1/2013 Juni | Juli | **August** € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR: 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

# SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 77

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

NEU

Panzerkreuzer AVEROFF
Maritime Rarität

TITANIC-Untergang:
Initialimpuls für
die Radartechnik

Seeräuber von Störtebeker bis heute

# PIRATEN
## Geißel der Weltmeere

Neuer Film:
Die Männer der EMDEN

Über den Atlantik:
Flugboote der 30er-Jahre

Schweizer Rarität:
Dampfschiff GREIF

4 198450 008908 01

# Schlachten, Technik, Feldherren

**Das neue Heft ist da. Jetzt am Kiosk!**

Testabo mit Prämie bestellen unter:

**www.clausewitz-magazin.de/abo**

# Willkommen an Bord!

**APRIL 1973:** Erste Zeitschrift der neu gegründeten DGSM. Erster Redakteur von Schiff & Zeit war Jochen Brennecke

**OKTOBER 1992:** Die DGSM und der AKSM der ehemaligen DDR schließen sich zusammen. Auch „Panorama maritim“ wird mit „Schiff & Zeit“ zusammengelegt.

**HERBST 2002:** Mit neuer Aufmachung präsentiert sich Schiff & Zeit zeitgemäßer.

## Liebe Leserin, lieber Leser,

Sie haben also SCHIFF CLASSIC entdeckt, eine neue Zeitschrift, deren Titel für sich spricht, mit einem Cover, das neugierig macht.

Oder gehören Sie zu den Glücklichen, den Mitgliedern der DGSM oder den Abonnenten, denen der Postbote dieses Heft gebracht hat? Auch Sie reiben sich gerade die Augen. Denn vor Ihnen liegt dieses Magazin als Nachfolger von „Schiff & Zeit“, jenes Heftes, das Sie schon seit Jahren zweimal per anno ins Haus bekommen haben. Oder sind es sogar schon Jahrzehnte?

**Jörg-M. Hormann, Verantwortlicher Redakteur**

„Schiff & Zeit – Panorama maritim“ war das Hausmagazin der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM) bzw. des AKSM. Mehr als 40 Jahre lang war dieses Magazin ein internes Medium der DGSM. 40 Jahre plus – genauso alt ist die DGSM selbst. Diese wissenschaftlich-historische Gesellschaft versteht sich als Forum und Netzwerk schifffahrts- und marinehistorisch interessierter Personen und Organisationen.

Mit dem neuen Titel SCHIFF CLASSIC tritt das Magazin nun aus dem Insiderkreis der DGSM-Mitglieder heraus und richtet sich an alle, die sich für die Historie der Schifffahrt und der Marine sowie allem, was dazu gehört, begeistern.

Mit vielfältigen geschichtlichen Informationen und spannender Unterhaltung führen wir Sie durch das breite historische maritime Themenfeld. Wir erzählen Geschichte und Geschichten von Menschen, Schiffen und Mee(h)r, und wir bringen Ihnen die Historie der Technik auf See und an der Wasserkante näher.

Haben wir dabei den richtigen Kurs gewählt? – Sie, liebe Leserin und lieber Leser, sind herzlich eingeladen, uns dazu Ihre Meinung zu sagen und uns mitzuteilen, welche Themen Sie sich von dem neuen Magazin wünschen. Schreiben Sie uns per Post oder E-Mail, was Ihnen an SCHIFF CLASSIC gefällt oder auch nicht.

Doch erst einmal wünsche ich Ihnen viel Lesespaß und viele Aha-Erlebnisse beim Stöbern in der ersten Ausgabe von SCHIFF CLASSIC, in der historischen Seefahrt!

**Ihr Jörg-M. Hormann**

**Und so erreichen Sie uns:**
SCHIFF CLASSIC, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiffclassic.de

**Titelthema**

**Piraten – Geißel der Weltmeere** ..... 12
Von Störtebeker bis heute

**„Die Angst fährt mit“** ..... 20
Angeheuerte Piratenabwehr auf Frachtschiffen

**Somalia war gestern** ..... 22
Bedrohung durch Seeräuber weltweit


**28. JANUAR 1671:** Der Freibeuter Henry Morgan erstürmt mit seinen Gefährten Panama, damals reiche Stadt im spanischen Kolonialreich.

Foto: picture alliance/Mary Evans Picture Library


**Das besondere Bild** ..... 6

**Panorama Maritim** ..... 8
Nachrichten zur Schiffahrts- und Marinegeschichte

**Schiff & Zeit**

**Matrosen an Land und in der Wüste** ..... 24
Die Männer der EMDEN

**Die EMDEN im Internet** ..... 30
Fangemeinde rund um den Globus

**Auf Wacht und fern der Heimat** ..... 31
Die EMDEN und die Kriegsziele im Pazifik 1914

**Erinnerung an Jochen Brennecke** ..... 32
Zum 100. Geburtstag des DGSM-Mitbegründers

**Nabelschnur der Freiheit** ..... 34
Erinnerungstour auf historischer Route

**Filmkulisse und Besuchermagnet** ..... 36
Panzerkreuzer GEORGIOS AVEROFF

**Winkspruch**

**Aktuelles aus der DGSM** ..... 42

**Die Kunst, von der Kunst zu leben** ..... 44
Gespräch mit Marinemaler Olaf Rahardt

**Nachruf Dr. Hartmut Nöldeke** ..... 47
Zum Tod des Ehrenmitgliedes der DGSM

S.24

S.36

S.48

S.56

S.60

S.68


**Maritime Technik**

**Warum Schiffe fliegen mussten** ..... 48
Beginn des Transatlantikluftverkehrs

**Seit 25 Jahren wieder unter Dampf** ..... 56
Dampfer GREIF auf dem Greifensee

**Als Schiffe Hören und Sehen lernten** ..... 60
Funk, ASDIC, Radar: zivil entwickelt, militärisch genutzt

**Alexander Behm und sein Echolot** ..... 66
Die kaum bekannte Geschichte einer Entdeckung

**Landgang**

**Kräftige Lieder an Bord der Segler** ..... 68
Zur Geschichte des Shanty

**Bücherbord und Veranstaltungen** ..... 73
Neue Bücher und aktuelles Geschehen

**H.M.S. WARSPITE als Kit** ..... 76
Modellbau der Extraklasse

**Marinedolch als Kaisergeschenk** ..... 78
Auszeichnung für erfolgreichen Luftschiff-Führer

**Zeitreise** ..... 80

**Vorschau/Impressum** ..... 82


**Titelbild: Robert Surcouf und die Männer der CONFIANCE kapern den Ostindienfahrer KENT und nehmen ihn als Prise. Gemälde von Louis Garneay (1783–1857)**

Titelfotos: picture-alliance/akg-images; Hardy Brackmann/Berengar Pfahl Film; Tilemahos Efthimiadis/Wikimedia Commons; Sammlung Jörg-M. Hormann; Dieter Kraft, Fällanden

## MIT HÖCHSTFAHRT DURCH DIE OSTSEE:

**38 Knoten schnell preschen zwei Flugkörperschnellboote der Tiger-Klasse durch die Ostseewellen. 20 Einheiten verrichteten ihren Dienst in der Bundesmarine, zu denen auch S 59 REIHER mit der Nato-Kennung P 6159 gehörte. Vier MTU-Turbodieselmotoren vom Typ 872-D – V16-Zylinder mit jeweils zwei Turboladern und 3600 PS aus 86 Liter Hubraum – gaben ihre Leistung auf vier Wellen ab und sorgten für mächtigen Vortrieb. Bis Januar 2001 in Dienst, wird S 59 im Jahr 2003 verschrottet.**

Foto: Marinekommando PIZ – Dokumentation und Bildstelle, Kiel

P6159

**Überholungsbedürftige LIEMBA, ex S.M.S. GRAF GOETZEN, auf dem Tanganjika-See im heutigen Tansania. Sie wurde vor 100 Jahren in Papenburg gebaut und 1915 in Deutsch-Ostafrika in Betrieb genommen.**

Foto: Run „Liemba“ e.V., Archiv Frank Müller

Nach hundert Jahren überholungsreif

# Ex-GOETZEN muss in die Werft

**Noch schwimmt sie auf dem Tanganjika See in Ostafrika, und das seit 1915. Doch jetzt droht dem berühmtesten „Baukasten“ der Schifffahrtsgeschichte Ungemach**

Die Geschichte der LIEMBA, ex GÖTZEN, ist in den letzten Jahren stark in das Licht der schifffahrtsinteressierten Öffentlichkeit gerückt. Als größtes und ältestes Schiff aller afrikanischen Seen ist sie allerdings nicht nur als Relikt der Geschichte zu betrachten. Dieses Schiff war und ist für das Verkehrsaufkommen auf dem See lebensnotwendig.

Doch wenn sie nicht bald in die Werft kommt, wird sie den 100. Geburtstag ihres Zusammenschraubens nicht erleben. Hier sind die engagierten Initiativen des Vereins Run „Liemba“ e.V. zu nennen. Das Ziel: Generalüberholung des Schiffes für einen nachhaltigen Weiterbetrieb und Unterstützung der Koordination und Kommunikation zwischen den Beteiligten des Projektes in Deutschland und Tansania. Das 100-jährige Jubiläum der LIEMBA auf dem Tanganjika See im Jahr 2015 soll als Initial für eine weitreichende Zusammenarbeit für das durchaus anspruchsvolle Projekt Run-Liemba dienen.

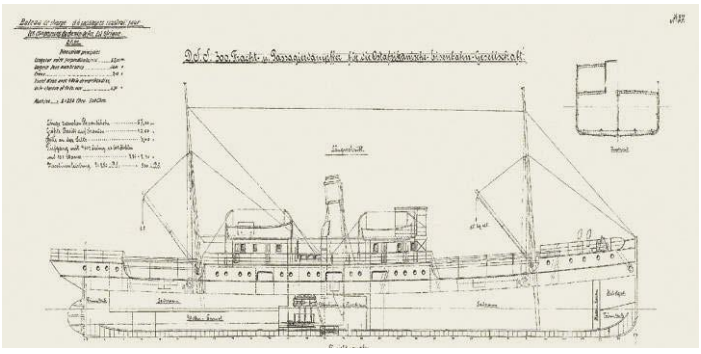
Doch nun zur Geschichte dieses ungewöhnlichen Dampfers. Die Meyer Werft in Papenburg hatte 1912 den Auftrag angenommen, für die Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft ein Dampfschiff für Deutsch-Ostafrika, die größte deutsche Kolonie, zu bauen. Ende 1913 war die GOETZEN in Papenburg fertig vormontiert, nicht genietet, nur zusammengeschraubt und für die Abnahmeprozedur unter Dampf gesetzt. Das 67-Meter-Schiff wurde wieder komplett zerlegt, verpackt und zum Transport in die Kolonie verladen. In 5000 Holzkisten und mit vier Schiffsladungen kam der zerlegte Dampfer GOETZEN 1915 in Afrika an. Drei ausgewählte Werftarbeiter unter Führung des Schiffbaumeisters Anton Rüter begleiteten die Ladung auf abenteuerlichen Wegen bis zum neuen Heimathafen Kigoma am Tanganjika-See.

Über ein Jahr verging, bis sie die Einzelteile wieder zu einem Schiff zusammengebaut hatten … und es fuhr! 1915 aber war der Erste Weltkrieg auch hier in dieser von der Heimat weit entfernten Region angekommen, die Ladung der ersten Fahrt waren Soldaten und Kanonen. Der Entscheid der Deutschen kam rasch: Das Schiff darf nicht in die Hände des Feindes fallen! Und so erhielten ausgerechnet die drei Schiffbauer aus Papenburg den Auftrag, ihr gerade eben mühevoll herangeschafftes und ein Jahr lang zusammengebautes Schiff zu versenken. Alle Mühe vergebens?

Sie fetteten und konservierten, was erhalten werden musste, und versenkten ihr Schiff am 26. Juni 1916 in der Mündung des Malagarasi-Flusses in einer sprichwörtlichen Nacht- und Nebelaktion. Die drei Männer erreichten Papenburg wieder 1920.

Nach zwei Jahren Bergungsarbeiten durch die Briten „tauchte“ die GOETZEN wieder auf, und sieben Jahre nach dem letzten Untergang fuhr sie wieder. Am 16. Mai 1927 in LIEMBA umbenannt, den lokalsprachlichen Ausdruck für Tanganjika See. Und seitdem ist sie ständig unterwegs.

*Frank Müller*



**Generalplan der LIEMBA. Sie kann 600 Passagiere und 200 Tonnen Fracht befördern. Seit 1995 mit MAN-Motoren ausgerüstet, erreicht sie elf Knoten Fahrgeschwindigkeit.**

Foto: Run „Liemba“ e.V., Sammlung Frank Müller

Sparen an falscher Stelle

# Licht aus auf dem Leuchtturm Neuwerk

**Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion möchte den Leuchtturm Neuwerk abschalten. Davon wäre vor allem die Sportschifffahrt betroffen**

In ihrer Mitteilung berichtet die Interessengemeinschaft Seezeichen e.V., Hamburg (IGSZ), über Sparsamkeit an falscher Stelle. Das Wasser und Schifffahrtsamt Cuxhaven möchte den Leuchtturm Neuwerk aufgeben.

Es gibt offenbar einen allgemeinen Abschaltungsdruck in der Vorstellung, man könne dadurch viel Geld sparen. Für die meisten Türme dürfte das auch stimmen, aber gerade bei diesem Leuchtturm ist für den Bund kaum etwas zu sparen: Die teure Bauunterhaltung zahlt schon seit Jahrhunderten (mit kleiner Unterbrechung) die Hansestadt Hamburg. Der Bund war nur für Laterne und Feuer zuständig, das ist aber kein großer Posten.

„Nautisch nicht mehr erforderlich", lautete das Urteil der Bundesnautiker. Was aber für die durchgehende Großschifffahrt schon lange stimmt, gilt nicht zwangsläufig für andere. Da sind zunächst die Sportschiffer, die am oder im Elbe-Weser-Binnenfahrwasser zwischen Neuwerk und dem Festland vor Anker liegen, um auf passende Tide zu warten. Wenn man hier in mondlosen Nächten Ankerwache gehen soll, hat man gar keinen Orientierungspunkt. Also macht man illegal an einer Tonne fest oder betet – aber für die Sportschifffahrt fühlt sich der Bund nicht zuständig.

**Leuchtturm Neuwerk: Nur noch für eine Briefmarke gut?** Foto: picture alliance/ZB/euroluftbild

Auch wer je in langen Winternächten mit dem Wattwagen nach Neuwerk gefahren ist, weiß den Turm zu schätzen. Sein starkes Licht ist nachts das Einzige, was Priele und Bänke notdürftig erhellt. Und zu jener Jahreszeit lässt es die Tide nicht immer zu, im Hellen zu fahren.

Offiziell ist das alles wohl seit Anfang Februar 2013. Grundsätzlich ist es nicht auszuschließen, dass die Freie und Hansestadt neben dem Turm auch die Laterne übernimmt und das Feuer mit Einschränkungen weiter brennen kann. Man wird es sehen – im wahrsten Sinn des Wortes. *Jan Behr*

Funde in Norddeutschland und Schweden

# Mehrere Wracks aufgetaucht

**Vor Stockholm und Süderoogsand an der deutschen Nordseeküste legen niedrige Wasserstände gestrandete Schiffe frei**

Was unlängst der schwedische Archäologe Jim Hansson bei einem Spaziergang am Strand der Insel Kastelholmen vor den Toren Stockholms entdeckte, erinnert an ähnliches Geschehen vor einigen Wochen an der Nordseeküste. Aus besonders niedrigem Wasser ragen Spantenstümpfe und Plankenreste. Mit erfahrenem Blick erkannten Archäologen die Reste eines irgendwann untergegangenen Holzschiffes. Sofort erhöhen die Fragen nach der Herkunft des Wracks die Spannung, denn Schiffswracks gibt es an europäischen Küsten reichlich. Oft bietet erst der Fundort die Möglichkeit, bei der Archivrecherche nach dem richtigen Schiff voranzukommen. Jim Hannson hatte gleich einen Verdacht: „Es könnte die GRÅ ULVEN sein. Ein von den Schweden 1659 gekapertes dänisches Schiff, das irgendwann hier untergegangen sein muss." Die Schiffsbestimmung des Schiffes vor Süderoogsand war da für Archäologen Hans Joachim Kühn einfacher: „Das ist das Wrack der ULPIANO, die auf ihrer Jungfernfahrt an Heiligabend 1870 hier strandete. Schätze sind hier nicht zu entdecken. Das Schiff war für Halligbewohner zugänglich, alles von Wert wurde von Bord geholt." *(JMH)*

**Hans Joachim Kühn vor der freigefallenen ULPIANO.** Foto: picture alliance/dpa

VIKING-Sonderausstellung

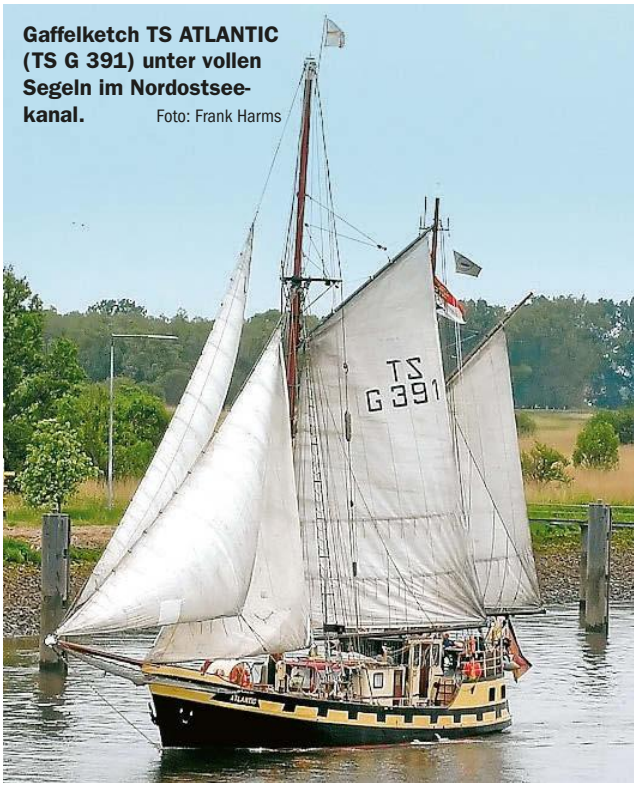
# Langboot und Schwert

**Eine Wikinger-Schau geht auf Wanderschaft – auch nach Berlin**

Es ist 37 Meter lang, das Wrack des längsten Wikingerlangbootes der Welt, das in Roskilde entdeckt und geborgen wurde. Jetzt wird es zur Hauptattraktion der großen Sonderausstellung VIKING im Dänischen Nationalmuseum in Kopenhagen. 100 Wikinger mit allem, was sie bei sich trugen, und wohl auch ihre komplette Beute konnte das elegante Boot tragen. Es gehörte wahrscheinlich zu einer königlichen Flotte. Seit über zwanzig Jahren ist dies die größte Sonderausstellung über die Wikinger in ihrem Stammland. Themen wie Krieg und Expansion, Macht und Adel, Rituale und Glaube sowie kulturelle Kontakte und Handelsbeziehungen werden in der Sonderausstellung behandelt und mit herausragenden Exponaten präsentiert.

In Kopenhagen läuft die Sonderausstellung vom 22. Juni bis zum 17. November, um dann im Britischen Museum, London, und 2014 im Berliner Museum für Vor- und Frühgeschichte gezeigt zu werden. *(JMH)*

**Restauratoren des Nationalmuseums machen das Wrack des längsten Wikingerbootes der Welt ausstellungsfähig.** Foto: Dänisches Nationalmuseum, Kopenhagen




**Gaffelketch TS ATLANTIC (TS G 391) unter vollen Segeln im Nordostseekanal.** Foto: Frank Harms

Die Papiere eines Schiffes

# Registersuche zum Überleben

## Eines der ältesten Metallschiffe Deutschlands steht zur Disposition der Behörden. Es fehlt ein Teil des Registerlebens der TS ATLANTIC

Die TS ATLANTIC, eine betagte Gaffelketch, liegt seit vielen Jahren im Museumshafen in Bremen-Vegesack und hat in all der Zeit vielen Menschen die Möglichkeit gegeben, einmal auf einem wirklich alten Schiff mitzufahren. Es ist sicherlich eines der ältesten noch fahrenden Stahlschiffe der Welt. Doch jetzt steht das Traditionsschiff (TS) zur Disposition. Sein Status soll aberkannt werden, wenn nicht die fortlaufende Registrierung seit dem Stapellauf 1871 nachgewiesen wird.

Was hier mächtig stört: Ein offensichtlich und tatsächlich 141 Jahre altes Schiff soll kein Traditionsschiff sein, während die JOHANN SMIT von Clipper und sowohl die alte als auch neue ALEXANDER VON HUMBOLDT unter diesem Label segelten beziehungsweise noch segeln. Völlig unverständlich ist, wenn ein schwimmfähiges Schiff aus dem Jahre 1871 verschrottet werden muss, nur weil ein paar offenbar disponible Regeln nicht eingehalten werden. Schiffsregistereinträge bis 1942 sind rückverfolgbar, doch dann wird es schwierig. Offenbar ist die ATLANTIC als Schrauben-Dampfschlepper 1871 auf der Werft „Norddeutsche Schiffbau AG“ in Kiel Gaarden gebaut worden. Doch für die Jahre 1910 bis 1931 fehlen noch die Registernachweise. Kontakt: reith-hk.bremen@t-online.de.

*Heinz-Konrad Reith*

Stiftung Denkmalschutz

# Bereisungsdampfer WELLE soll wieder fahren

## Auch wenn er jetzt etwas flüssig ist, fehlen dem Verein WELLE eine Dampfmaschine zum Einbauen und Menschen, die sie später bedienen können

**Während der Restaurierungsarbeiten liegt die WELLE aufgebockt an ihrem Werftplatz. Wenn alle Arbeiten erledigt sind, wird sie im Bremerhavener Nordhafen festmachen.** Foto: Ingo Wagner/picture alliance/dpa

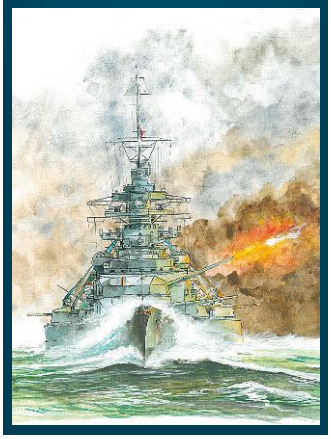
In Bremen erhielt der Dampfer WELLE für die Überholung der Steuerbordhauptmaschine Fördermittel von der Stiftung Denkmalschutz , damit das Schiff maschinell wieder funktionsfähig ist. Die WELLE ist das letzte verbliebene ehemalige Dienstfahrzeug der Weserkorrektion, darüber hinaus das älteste erhaltene Fahrzeug der Wasserstraßenverwaltung des Unter- und Außenweserreviers. Die Bremer Atlas-Werft stellte dieses Schiff als Bereisungsdampfer mit einer Länge von 37,4 Metern und einer Breite von 7,2 Metern 1915 trotz Kriegswirren fertig.

1998 gründete sich der Verein „Dampfer WELLE e.V.“ als Beschäftigungsträger mit aktuell rund 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Primäres Ziel ist es, Langzeitarbeitslosen eine neue Perspektive im Arbeitsleben zu bieten. Schwerpunkt sind hier unter anderem die Qualifizierung im Metallhandwerk (Schiffbau, Anlagenbau), im Verwaltungsbereich (Buchhaltung, Büroorganisation) sowie im technischen Bereich (Konstruktion, Restauration).

Der Betrieb eines Doppelschrauben-Dampfschiffes ist vom Erlebnis- und Erkenntniswert für Besucher und Mannschaft von besonderer Bedeutung – insgesamt alles Signale für heutige Förderungswürdigkeit. *(JMH)*

# 1064

**Tonnen wog ein Zwillingsgeschützturm des Schlachtschiffes BISMARCK vom Kaliber 38 cm. Die Panzerung machte bei BISMARCK mit 17 569 Tonnen 37,1 Prozent des Konstruktionsgewichtes aus. Der gesamte Schiffskörper wog dagegen nur knapp 12 000 Tonnen. Die komplette Artillerie mit Munition schlug mit 7.928 Tonnen zu Buche. Die Besatzung mit über 2.000 Mann und der Proviant, Verbrauchsstoffe sowie Trink- und Waschwasser, brachten dagegen nur 882 Tonnen auf die Waage.**



Zur Besichtigung freigegeben

# Bunker des Kalten Krieges an Dänemarks Küste

## Privatpersonen und Behörden gewähren Einblick in seinerzeit höchst geheime militärische Anlagen über und unter der Erde

Wenn sie denn gekommen wären, hätten sie dort vorbei und durch müssen: Auf ihrem Weg in den Atlantik führte die Route sowjetischer Schiffe fast in Sichtweite an dänischen Küsten entlang. Heute sind es Handelsschiffe, die dort passieren, doch vor gut dreißig Jahren saß die Angst vor maritimen Landungsoperationen, überfallartigen Luft- und Raketenangriffen im Nacken der Operator vor den Radarschirmen, tief verbunkert an Dänemarks Küste. Zum Beispiel in Stevnsfort mit deutschen Schiffsgeschützen auf dem Dach und zeitmoderner Operationszentrale im Keller.

**Zu besichtigen: Operatorarbeitsplätze während des „Kalten Krieges" im Top-Secret-Bunker von Stevensfort.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Das Tunnelsystem, eine Hinterlassenschaft der deutschen Wehrmacht, die dort Küstengeschütze aufstellte, gehört zu 25 „Hot Spots" des Kalten Krieges, die jetzt der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen. Die „Danish Agency for Culture" hat die einstmaligen Top-Secret-Bunker, Raketenstellungen, Radarstationen und Flugfelder ausgesucht und stattet sie in nächster Zeit für den Besucherbetrieb aus. In Zusammenarbeit mit den jetzigen Eigentümern der Anlagen, den Kommunen, auf deren Gebiet sie stehen, und mit lokalen Museen werden 25 Kapitel Kalter Krieg aufgeschlagen. Eines dieser Kapitel ist Stevensfort, das schon besucht werden kann. *(JMH)*

Drei geheimnisvolle U-Bootwracks

# Seltsame Entdeckung vor Cornwalls Küste

## Rätselhafter Fund: Drei deutsche U-Boote vom Typ VII C liegen stark zerstört dicht beieinander in 60 Meter Tiefe

Von Tauchern entdeckt, gaben die drei bisher unbekannten U-Bootwracks aus dem Zweiten Weltkrieg Rätsel auf. Ganz in der Nähe der Küste vor Patsdow, einer kleinen Hafenstadt im Norden der englischen Grafschaft Cornwall, versucht das Team um den Unterwasserfotografen Dan Stevenson herauszubekommen, was hier geschehen ist. Drei Wracks, nur wenige Kilometer entfernt, und alle mit ähnlichen Zerstörungsmerkmalen, wie die Taucher feststellen. Jeweils eine starke Explosion muss die Bootshüllen aufgerissen haben. Schnell fällt der Verdacht auf Seeminen. Doch genau diese Route mit den Fundstellen unterhalb der Küste war seinerzeit für alle Schiffe als minenfreier Zwangsweg, auch und besonders in den deutschen Seekarten der Kriegsmarine, gekennzeichnet. Was die deutsche Seite nicht wusste und die aktuellen Recherchen ergaben, verminten die Engländer im Herbst 1944 auch diesen Zwangsweg mit ganz konventionellen Ankertauminen. Sie warteten 20 Meter unter der Wasseroberfläche auf ihre Opfer. Jeder Dampfer fuhr über sie hinweg und nur die U-Boote U 400 (letzter Kontakt im Dezember 1944), U 1021 (verschollen im März 1945) und U 325 (letzte Nachricht im April 1945) steuerten in sie hinein.

**Unterwasserfotograf Dan Stevenson erforschte die Wracks.**

Foto: Mallison Sadler Production

Neuerscheinung

# Helgoländer Lotswesen

## 462 Fragen und Antworten beim Lotsenexamen. Eine Lektüre für Kenner

Der Autor stammt selbst aus einer alten Helgoländer Lotsenfamilie. Sein Buch ist mit bemerkenswerter Liebe und Akribie geschrieben und vermittelt ein plastisches Bild des Lotsenwesens der letzten dreihundert Jahre nicht nur um Helgoland, sondern in der gesamten Deutschen Bucht mit ihren für Fremde sehr schwierigen navigatorischen Gewässern. Überraschend ist die starke organisatorische Struktur des Lotsenangebotes, doch letztlich verständlich, weil es in erster Linie um den finanziellen Verdienst ging. Das alleinige Geschäft mit der Fischerei war wohl schon zu damaligen Zeiten nicht auskömmlich. Die Beschreibung des „Geschäftes" vermittelt auch einen Hauch von Marktwirtschaft aus früher Zeit mit ihren konkurrierenden Angeboten, und dies alles unter wechselnden Herrschaftsumständen. Der zweite Teil des Buches dokumentiert ein originales Lotsenexamensbuch für einen Helgoländer Lotsen mit insgesamt 462 Fragen und Antworten. Die Lektüre ist für einen Kenner der Verhältnisse in der Deutschen Bucht und der Ansteuerungen von Elbe, Weser und Jade nicht ohne Reiz. Das Buch besticht durch klare Gliederung des Stoffes, sinnvolle Zuordnung der Bebilderung zum Text und bietet insgesamt dem interessierten Seefahrer und Historiker ein weites Feld neuer Erkenntnisse.

*Eberhard Kliem*

**Max Arnhold: Das Helgoländer Lotsenwesen.**
**104 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 2012, ISBN 9783898766401**

Piraten von Störtebeker bis heute

# Geißel der Weltmeere

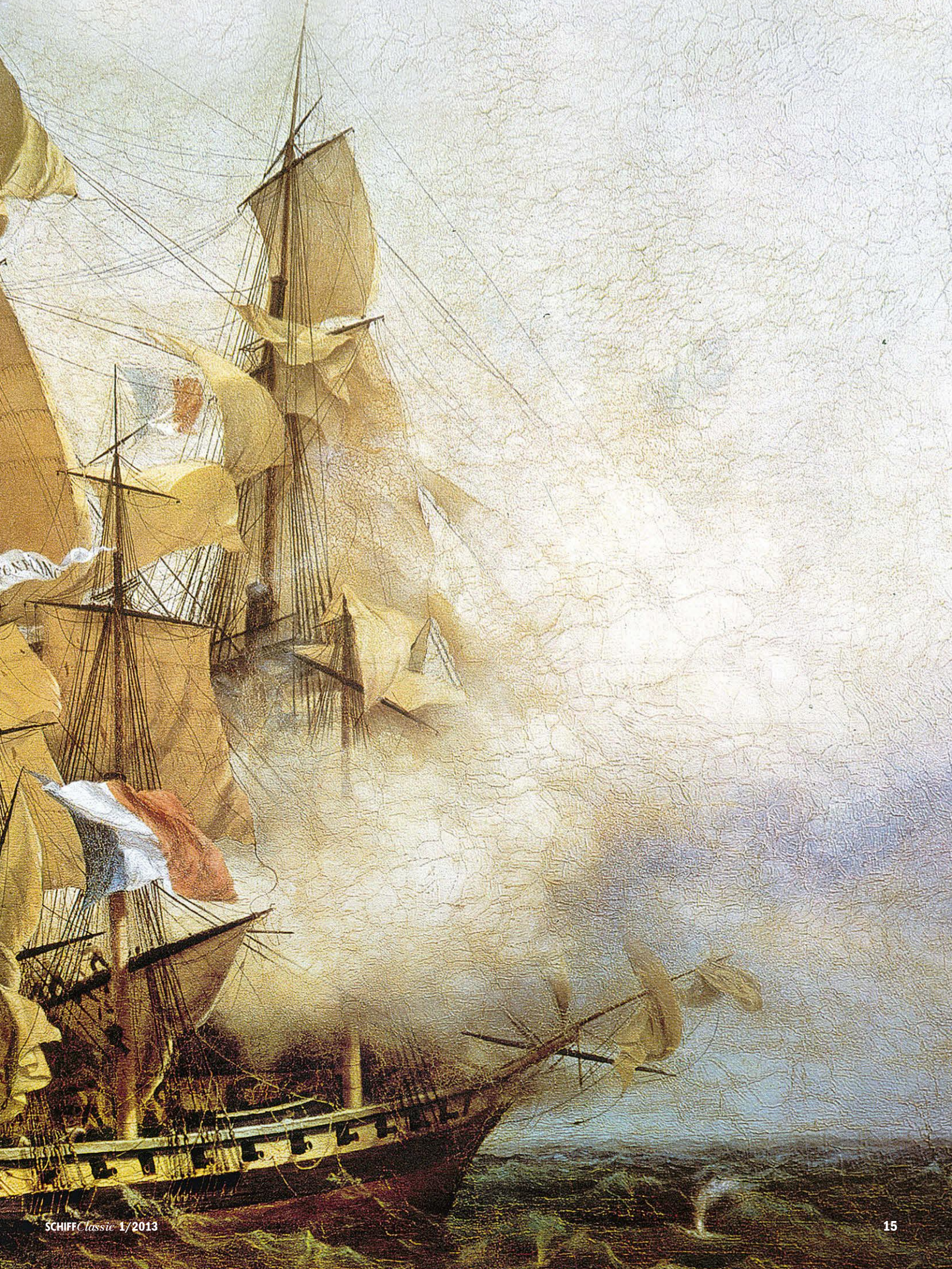
**21. Oktober 1401: Von johlenden Hamburgern angefeuert, läuft der geköpfte Klaus Störtebeker an seinen Kumpanen entlang. Der Legende nach rettet er ihnen so das Leben. Die Realität der Seeräuberei ist bis heute brutal und gnadenlos.** Von Eberhard Kliem

## Mittelalterliche Abschreckung

**Auf dem Grasbrook in Hamburg werden die Köpfe der enthaupteten Seeräuber um Klaus Störtebeker auf einen Balken genagelt und als Mahnung an seine Vitalienbrüder zur Schau gestellt. Die Hanse lässt nicht mehr mit sich spaßen. Hier als Reproduktion im Museum für Hamburgische Geschichte.** Foto: Maurizio Gambarini, picture-alliance/dpa

## Fette Beute

**Robert Surcouf und seine Männer kapern die KENT. Am 7. Oktober 1800 trifft im Golf von Bengalen der bewaffnete, englische Indienfahrer KENT (26 Kanonen) auf den französischen Freibeuter Surcouf mit seiner CONFIANCE (18 Kanonen). Es kommt zu der Enterszene, wie sie uns Louis Garneay (1783–1857) auf seinem Gemälde präsentiert. Doch nicht nur Papier, sondern auch Öl auf Leinwand ist geduldig. Die Besatzung der KENT, Handelsschiffmatrosen und -offiziere, kann das Kugelgewicht ihres Schiffes und die Kampfkraft der Männer wohl nicht zur Geltung bringen – im Gegensatz zu den militärisch beschlagenen französischen Piraten um Robert Surcouf (1773–1827). Bei seiner Gefangennahme soll der englische Kapitän geschimpft haben: „Ihr Franzosen kämpft des Geldes wegen, wir Engländer um der Ehre willen.“ Darauf der für seine Schlagfertigkeit bekannte Surcouf: „Jeder kämpft für das, was er nicht hat.“ Die KENT segelt als französische Prise weiter, und für Surcouf setzen die Engländer fünf Millionen Franc als Kopfprämie aus.** Foto: picture-alliance/akg-images



**BARBARESKEN IN AKTION:** **Zum Menschenraub, um für die Geiseln Geld zu erpressen, kommen Raubzüge auf See und an Land. Sie sind eine See- und Landplage an der nordafrikanischen Küste.** Foto: Sammlung Eberhard Kliem

Als der große Menschen- und Weltversteher Johann Wolfgang von Goethe in den Jahren 1828 bis 1831 in Weimar seinen „Faust. Der Tragödie Zweiter Teil" schrieb, wusste er sicherlich von den in diesen Jahren immer wieder berichteten grausamen Überfällen der Barbaresken aus Algier und Tunis auf die friedliche Handelsschifffahrt der europäischen Handelsnationen. Und so erscheint es nicht abwegig, dass Faust auf seinem rastlosen Weg durch die Welt auch in diese Geschehnisse eingreift und von ihnen erfasst wird. Nach der Rückkehr von einer Kaperfahrt zeigt Mephisto ihm die geraubten und erbeuteten Schätze und sagt in einem „Erfahrungsbericht" zu seiner Tätigkeit als Pirat ganz unverblümt: „Man hat Gewalt, so hat man Recht. Man fragt um's Was. Und nicht um's Wie. Ich müsste keine Schifffahrt nennen: Krieg, Handel und Piraterie, dreieinig sind sie, nicht zu trennen." In diesen wenigen Zeilen hat Goethe damit nahezu alle zumeist schillernden Facetten der Piraterie intuitiv erfasst.

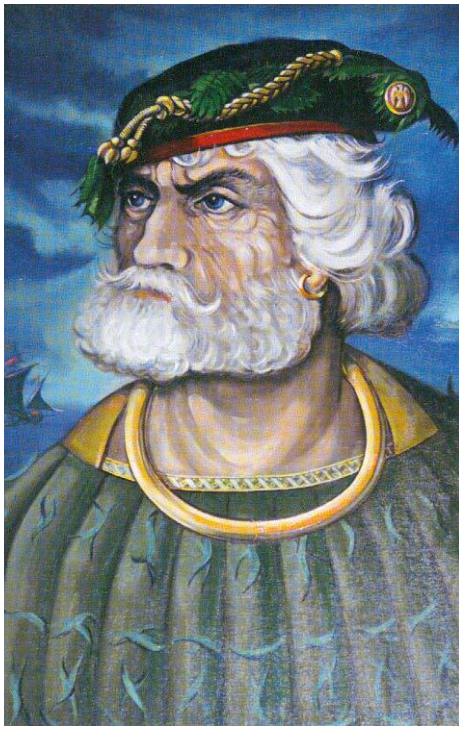
## Griechische Urväter

Ein Blick in deren Geschichte macht dies nur zu deutlich. Schon die Herkunft des Namens „Pirat" ist verblüffend. Das aus dem Griechischen kommende und von den Römern später übernommene Wort „peiraomei" heißt übersetzt „sich auf Abenteuer versuchen, sein Glück auf See suchen". Daraus darf man wohl schließen, dass zumindest in der Antike Piraten nicht unwiderruflich mit Raub, Mord und Rechtsbruch in Verbindung gebracht wurden.

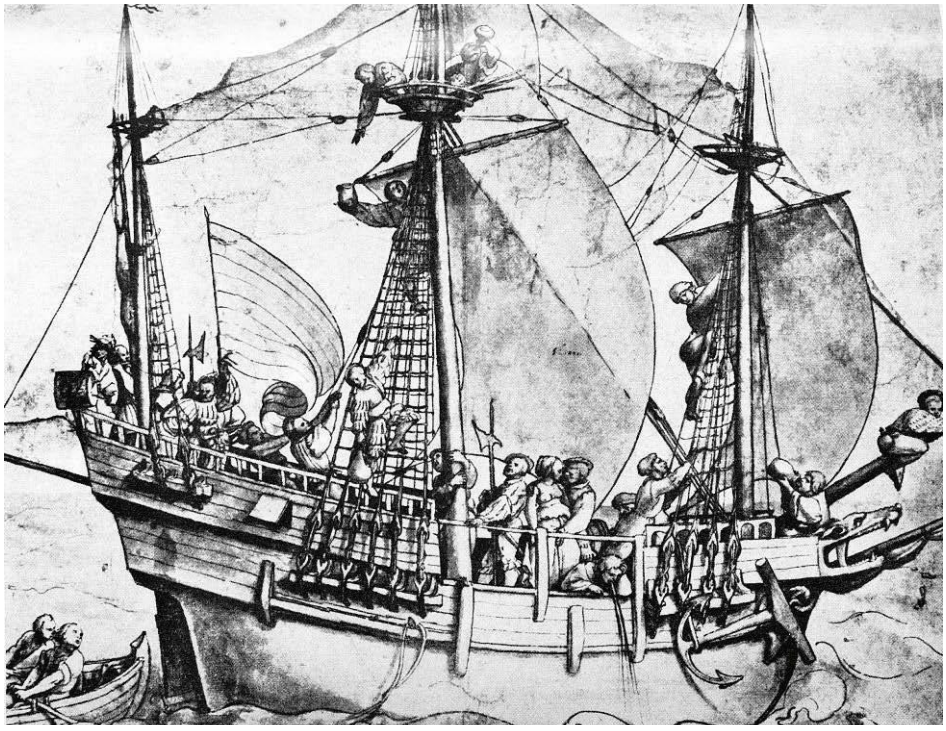
Die wechselnde Bedeutung und Wahrnehmung einer Tätigkeit als Pirat wird auch deutlich in der Fülle von weiteren Bezeichnungen, die diesem „Berufsstand" im Laufe der Geschichte zugeordnet wurden: Korsaren, Likedeeler, Flibustier, Freibeuter, Bukaniers, Barbaresken, Vitalienbrüder, Seeräuber, Kaper, um einige zu nennen. Der Versuch einer übergreifenden Definition des Begriffes „Pirat" mit zugeordneter Tätigkeit, Selbstverständnis und öffentlicher Wahrnehmung – gültig über Jahrhunderte – verbietet sich wohl von selbst. Doch lässt sich feststellen, dass es durchaus auch Gemeinsamkeiten bei der freibeuterischen Tätigkeit durch die Geschichte gegeben hat. Goethes Mephisto sagt zu Recht: „Man fragt um's Was. Und nicht um's Wie." Mit anderen Worten: Es ging immer zuerst um die Beute, die mit den aufgebrachten und erbeuteten Schiffen zu machen war. Hier wurde Reichtum der Ladung erwartet, sei es Gold und Silber oder auch menschliche Fracht, die mit Lösegeld zu versilbern war. Aber vielleicht ging es auch bisweilen um Nahrungsmittel, Waffentransporte und in späteren Zeiten um Öl und Betriebsstoffe? Um das „Wie" – also mögliche rechtliche Voraussetzungen oder gar Folgen – machte man sich keinerlei Gedanken. Wenn Beute lockte, war die Flagge, unter der das Schiff segelte, unerheblich.

> **„Man hat Gewalt, so hat man Recht. Man fragt um's Was. Und nicht um's Wie. Ich müsste keine Schifffahrt nennen: Krieg, Handel und Piraterie, dreieinig sind sie, nicht zu trennen."**
>
> Wolfgang von Goethe: Faust II, 5. Akt, 11184–11188

Noch einige weitere Gesetzmäßigkeiten können festgestellt werden. Piraterie trat immer dann auf, wenn ein an die See angrenzender Staat nicht in der Lage war, seinen reichlich fließenden Seehandel mit eigenen Kriegsschiffen hinreichend zu schützen. Brach der Handel zusammen, wurden nur noch Armseligkeiten per Schiff transportiert oder war die staatliche Gegenwehr zu stark, wechselten die Piraten schnell und problemlos ihr Einsatzgebiet. Doch nicht jedes Seegebiet war für Piraterie geeignet. Die Angreifer benötigten, um zum Erfolg zu kommen, immer ein gewisses Überraschungsmoment. Das boten meist unregel-



**NICHT ERWIESEN:** **Das soll Klaus Störtebeker sein.** Foto: Sammlung Eberhard Kliem



**PIRATENÜBERFALL:** **Die Flucht in den Mastkorb nützte wenig. Kupferstich aus der zeitgenössischen Literatur des 18. Jahrhunderts.** Foto: Sammlung Eberhard Kliem

mäßige Küsten, enge Durchfahrten und versteckte Liegeplätze. Schnell konnte von dort angegriffen und schnell die Beute dorthin eingebracht werden. Solche Möglichkeiten boten sich aus der Sicht der Europäer ganz besonders im Mittelmeer an, später kamen mit sich entwickelnden Handelsströmen Ost- und Nordsee hinzu. Ob Goethe nun Recht hat mit dem von ihm konstatierten inneren Zusammenhang – der „Dreieinigkeit von Krieg, Handel und Piraterie“, kann vielleicht ein kurzer Gang durch die Geschichte klären.

## Einst normales Handwerk

Thukydides ( 454–396 v. Chr.) – griechischer Historiker, Staatsmann und Militär – berichtet in seinem Werk über den Peloponnesischen Krieg zwischen der Seemacht Athen und der Landmacht Sparta wie folgt: „Gefragt, ob sie Seeräuber seien, leugnen sie keineswegs, halten ihre Taten auch nicht für unanständig, und es gibt niemanden, der ihnen darob Vorwürfe macht.“ Ganz offensichtlich – und dies wird durch die Forschung bestätigt – gab es damals keinen Unterschied zwischen Ackerbau, Viehzucht und eben auch Piraterie. Man betrachtete dies alles als normales Handwerk. Wenn z. B. Piratenflotten staatliche Aufgaben von Herrschern, Städten oder Staaten übertragen bekamen, so handelte es sich um Seekriegsführung. War der Auftraggeber eine private Gruppe, eine zeitlich Vereinigung von Kriminellen oder sonst wie Ausgestoßenen, so handelte es sich um Seeraub und Piraterie. Dieser moralisch und rechtlich ungeklärte Zustand hielt offensichtlich noch lange viele Jahrhunderte an, denn Plutarch – römischer Schriftsteller – berichtet 100 v. Chr.: „Auch reiche Leute aus guter Familie und von anderen für gebildet gehalten, gingen mit den Räubern zu Schiff, als wenn ihnen die Sache zu besonderem Spaß und Ruhm gereichen würde.“

## Kurzer Prozess bei den Römern

Und doch – in dieser Formulierung ist zumindest zu erkennen, dass der Autor das Treiben dieser Leute verurteilt. Tatsächlich hatte sich die um das und damit auch im Mittelmeer ausbreitende „Pax Romana“ dazu

## BUCH ZUM THEMA Piraterie einst und heute

Das Treiben der Piraten vor Somalia und seinen vorgelagerten Seegebieten und jetzt auch verstärkt vor der westafrikanischen Küste bleibt ein aktuelles Thema in der veröffentlichten Berichterstattung. Die Vorstellungen, dieser „Geißel der Menschheit“ Einhalt zu gebieten, sind durchaus unterschiedlich. Ein Blick in die Geschichte der Piraterie kann bei der Klärung mancher Fragen immer hilfreich sein. Es ist daher verdienstvoll, dass die Ranke-Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Steiner Verlag als Beiheft Nr. 81 seiner Historischen Mitteilungen die Beiträge namhafter Fachleute in dem angezeigten Buch zusammengefasst und veröffentlicht hat. Der historische Blick geht in das Mittelmeer mit dem Kampf der Griechen und Römer gegen verschiedene Piratengruppen, betrachtet das Treiben der Wikinger auf allen bekannten Meeren, wendet sich der Hanse zu und beschäftigt sich wieder mit den aus dem Mittelmeer kommenden Barbaresken. Die historische Darstellung wird ergänzt durch die Erläuterung der vielfältigen und komplizierten ethischen, juristischen und völkerrechtlichen Aspekte, und natürlich werden auch verschiedene Lösungsmöglichkeiten – militärisch, ökonomisch und globalstrategisch – erörtert. Die Lektüre aller Beiträge erfordert einige Konzentration, zudem englische Sprachkenntnisse, ist aber unerlässlich für eine fundierte Meinungsbildung und hilfreich durch eine konzentrierte Zusammenfassung aller denkbaren Aspekte.

*Eberhard Kliem*

**Volker Grieb/Sabine Todt (Hg.): Piraterie von der Antike bis zur Gegenwart.**
**309 Seiten, Franz-Steiner-Verlag, Stuttgart 2012,**
**ISBN 9783515101387**

**SEEMACHT GREIFT EIN:** Im Griechischen Unabhängigkeitskrieg 1821 verteidigen sich griechische Piraten gegen die Engländer. Gemälde von Carl von Heydeck.

Foto: picture alliance/Artcolor

geführt, dass die römische Zentralmacht mit militärischer Gewalt, abgestimmt und nach einem durchdachten Plan handelnd, gegen die Piraterie im „mare nostrum“ vorging. Die römische Zentralmacht war über Jahrzehnte so stark, dass Freibeuterei im Mittelmeer nicht mehr einträglich war.

Mit dem Zerfall des römischen Reiches, der Völkerwanderung, dem Aufstieg des sich eher als Landmacht verstehenden Byzanz verschob sich auch das Zentrum der politischen Machtausübung in Europa in Gebiete jenseits der Alpen. Das Kaiserreich Karls des Großen und danach das Heilige Römische Reich Deutscher Nation bestimmten die politische Landkarte. Das Mittelmeer als beliebter, weil lukrativer Tummelplatz der Piraten verlor an Bedeutung.

## Neue Piratenregionen

Etwa ab der Mitte des 12. Jahrhunderts hatten sich in Nordeuropa einzelne Handelskaufleute, später vermehrt auch ganze Handelsorganisationen zusammengeschlossen. Ihr Ziel war nicht die Ausübung staatlicher Macht, sondern die Schaffung sicherer Transportwege über See und damit letzlich finanzieller Gewinn. Mitte des 14. Jahrhunderts hatte sich aus diesen anfänglich losen Vereinigungen die Hanse entwickelt – ein mächtiger Verbund von Städten an der Ostsee, Nordsee, in Dänemark, Schweden, Norwegen, England und den Niederlanden. 72 Städte waren feste Mitglieder, ca. weitere 130 assoziiert. Feste Handelsrouten, Lagerplätze und wirtschaftliche Absprachen führten zu enormen Gewinnen der beteiligten Städte und Kaufleute. Militärischen Schutz oder eine Bewaffnung ihrer Handelsschiffe wollten die Kaufleute selbst ungern stellen, da derartige Ausgaben vom Gewinn abgingen. Es boten sich einheimische Seeleute an, die für gutes Geld diese und verwandte Aufgaben übernahmen, z. B. die Versorgung der Stadt Stockholm mit Lebensmitteln in einem Krieg Schwedens 1391 gegen Norwegen. Hier rührt angeblich der Name „Vitalienbrüder“ her, abgeleitet vom französischen „Vitailleurs“ – seinerzeit Versorgungseinheiten im englisch-französischen Hundertjährigen Krieg. Die Vitalienbrüder wollten aber nach Erledigung dieser Aufgabe nicht wieder zur normalen Seefahrt zurückkehren, sondern erkannten in den reich beladenen, aber nicht geschützten Koggen der Hanse ein lohnendes Ziel. Es begann ein langer, fast 50 Jahre dauernder erbitterter Krieg der Hansestädte gegen die „Vitalienbrüder“, später auch „Likedeeler“ genannt, weil sie angeblich die geraubten Schätze untereinander aufteilten. Die Piraten waren anfänglich deutlich überlegen. 1391 eroberten sie u. a. Bornholm, 1393 plünderten sie Bergen, ein Jahr später Malmö, 1394 traten sie erstmals in der Nordsee auf und beraubten englische Kauffahrerschiffe. In dieser Entwicklung ist die klassische und von Goethe so treffend formulierte Verbindung deutlich: Infolge von normaler Kriegshandlungen zu Zeiten von gut laufenden, aber ungeschützten Handelsbeziehungen kann der Übergang zur Piraterie verlockend sein: Krieg – Handel – Piraterie in enger Verbindung.

Es dauerte einige Zeit, bis die Hanse und die mit ihr gleichermaßen betroffenen Staaten und Organisationen wie der „Deutsche Orden“ sich in ihren Handelsbeziehungen so gestört sahen, dass sie zu Gegenmaßnahmen griffen. Bornholm wurde 1398 wieder erobert, und die in die Nordsee ausgewichenen „Vitalienbrüder“ unter ihrem Anführer Godecke Michels wurden von einem Hamburger Geschwader in der Wesermündung besiegt. Er und seine Mitstreiter wurden 1401 auf dem Grassbrok in Hamburg hingerichtet. Von einem Klaus Störtebeker findet sich in den historischen Unterlagen nichts außer einem Hinweis auf eine Wirtshausschlägerei in Wismar! Ist dessen Nachruhm und eine gewisse verklärende Darstellung als doch eigentlich anständiger Mensch, der nur

## LITERATURTIPPS

**Hans Leip:** Bordbuch des Satans. München 1959

**Robert Bohn:** Die Piraten. München 2005

**David Cordingly:** Unter schwarzer Flagge. Legende und Wirklichkeit des Piratenlebens. München 2001

**R. L. Stevenson:** Die Schatzinsel. Zürich 2006

**DGSM (Hg.):** Piraterie einst und jetzt. Beiträge zur Schifffahrtsgeschichte. Bd. 3, Düsseldorf 2001

den Armen und Entrechteten helfen wollte, immer noch ein Nachklang jener antiken Betrachtungsweise, nach der Piraterie eigentlich ein ordentlicher Beruf sei? Das Ende der Piraten in der Ost- und Nordsee war wohl um 1440 besiegelt. Danach gibt es in Hamburger Akten keine entsprechenden Vermerke mehr. 1453 verließen die Hamburger Truppen auch Emden, das lange Zeit als letzte Zufluchtsstätte der Vitalienbrüder galt.

1492 wurde Amerika entdeckt, der Seeverkehr und der Handel mit Gütern aller Art verlagerte sich in die Neue Welt, deren Entdeckernationen Spanien und Portugal nun in das Zentrum der europäischen Entwicklung rückten. Der Seeverkehr lief hauptsächlich über die Karibik und die dort sich entwickelnden Hafenstädte. Dorthin folgten auch nach dem Gesetz der „Logik" der Handel, dann der Krieg, schließlich auch die Piraterie.

**STÖRTEBEKER IN POSE:** Schauspieler Antonio Wannek posiert bei Dreharbeiten zum ARD-Zweiteiler „Störtebeker" auf einer nachgebauten Kogge. Foto: Jens Kalaene, picture-alliance/ZB

**AUSGEZOGEN BIS AUFS HEMD:** Piraten werden einen Kopf kürzer gemacht. Werden die Räuber damit zu Opfern? Das bleibt Betrachtungsweise. Foto: Sammlung Eberhard Kliem

## Wachsender Handel lockt Piraterie

Anfang bis Mitte des 17. Jahrhunderts bildete sich insbesondere auf Jamaika, aber auch auf weiteren karibischen Inseln eine Bevölkerungsgruppe, die sich selbst anfänglich „Bukaniers" nannte. Sie setzte sich aus Besitzlosen, Mitgliedern der verarmten Mittelschicht, Abenteurern, Glücksrittern, entlaufenen Sklaven und Kriminellen zusammen. Alle Ethnien waren vertreten. Mit kleinen Schiffen griffen sie, aus günstigen Positionen der karibischen Inselwelt kommend, spanische Schiffe an, die mit dem Silber aus den mittelamerikanischen Bergwerken Richtung Iberische Halbinsel unterwegs waren. Hauptstützpunkt war Tortuga. Die „Bukaniers" gaben sich selbst eine soziale Ordnung und strenge Regeln, was die Disziplin und das Zusammenleben an Bord betraf. Die Kapitäne der Schiffe waren nur frei in ihren Entscheidungen bei Verfolgung und Kampf, in allen anderen Bereichen wurden sie durch einen Schiffsrat kontrolliert. Die Beute wurde nach einem bestimmten Schlüssel geteilt, zusätzlich wurden für Verwundete und erkrankte Besatzungsmitglieder regelmäßig Abgaben eingesammelt.

England sah wohlwollend zu, wie der spanische Konkurrent geschädigt wurde, ergriff alsbald selbst die Initiative, indem die englische Krone den „Bukaniers" Kaperbriefe ausstellte und sie damit dem Gouverneur von Jamaika unterstellte. Stützpunkt wurde Port Royal. Um 1690 – später die „goldene Zeit" genannt – lief das „Geschäft" so gut, dass sich ganze Bucanierflotten nun selbstständig machten und ihren Piratenkrieg auf eigene Kosten führten. Das führte letzlich aber dazu, dass sich die gemeinschaftlich geschädigten Nationen zusammentaten und dem Piratentum entschlossen und natürlich erfolgreich zu Leibe rückten. Wie immer wichen die Angegriffenen aus und verlegten ihre Angriffe aus der karibischen Inselwelt in den offenen Atlantik, wo sie nun neben den nach wie vor heiß begehrten Schatzschiffen auch Sklaventransporte aus Afrika aufbrachen und die menschliche Fracht in eigener Regie verkauften. Um 1730 endete ihre Tätigkeit. Geblieben sind zahlreiche Geschichten, Sagen, Erzählungen und Gerüchte. Die Filmindustrie bedient sich mit immer neuen Verfilmungen aus einem unerschöpflichen Fundus. Noch immer suchen Schatzsucher mit geheimnisvollen Karten mit dem berühmten Kreuz nach vergrabenen Schätzen auf kleinen und einsamen Karibikinseln. Willliam Kidd, Edward Davis und der später vom englischen König Karl II. sogar geadelte Henry Morgan sind berühmte Piratenführer. Dass sie schon damals allgemein als „Geißel der Menschheit" bezeichnet wurden, ist heute offensichtlich in Vergessenheit geraten.

**Geblieben sind Geschichten, Sagen, Erzählungen und Gerüchte. Noch immer beflügelt das berühmte Schatzkreuz auf geheimnisvollen Karten die Phantasie aller Abenteurer.**

## Kurzes Piratenflackern

Noch einmal flackerte sogar in Europa die Piraterie kurz, aber doch heftig auf. An der nordafrikanischen Küste etwa, auf dem Gebiet der heutigen Staaten Marokko, Algerien und Tunesien, hatten sich aufgrund der schwachen osmanischen Zentralregierung in Konstantinopel die sogenannten „Barbareskenstaaten" mehr oder weniger verselbstständigt und betrieben ihre eigene Politik. Unter der Fahne des „Dschihad" führten sie den jahrhundertealten Kampf der Osmanen gegen die christlichen Staaten des Mittelmeerraumes weiter – nun allerdings mit den Mitteln des Menschenraubes, der Sklavenhaltung und der Erpressung mit Lösegeldforderungen. ⚓

**Eberhard Kliem** (1941), nach Flucht aus Schlesien Jugend bei Kiel, nach Abitur 1961 Eintritt in die Marine der Bundeswehr und 1998 Fregattenkapitän. Nach Pensionierung Geschäftsführer des Deutschen Marinemuseums Wilhelmshaven. Autor mehrerer Büchern, u. a. Biographie über den Generaladmiral Hermann Boehm. Vorstandsmitglied der DGSM, verheiratet, lebt in Rastede.

Angeheuerte Piratenabwehr auf Frachtschiffen

# „Die Angst fährt mit!“

**Bewaffnete zivile Begleiter schützen Frachter bei der Fahrt durch gefährdete Seegebiete. Sie stehen an vorderster Front, wenn Piraten ihr Schiff entern. So wie George Cypriano Bühler. Er hat seine Erlebnisse zu Papier gebracht.**

Von Tina Klopp

**KONTROLLFAHRT: Im Nahbereich wird jede Dau überprüft. Viele Benzinfässer an Bord lassen die Alarmglocken klingeln.** Foto: George Cypriano Bühler

Dann geht ihr eben ohne Waffen aufs Schiff!‘, hatte mein Vorgesetzter entschieden. ‚Ihr fahrt mit. So oder so.‘ Ich wischte mir den Schweiß von der Stirn. Dann las ich die E-Mail noch einmal.“

*Mit diesen Sätzen beginnt der Prolog des neuen Buches von George Cypriano Bühler, der über seinen Kampf gegen Piraten mit packender Dramatik berichtet. Über reichlich verschlungene Wege kommt der ehemalige Bundeswehrsoldat an eine Tätigkeit heran, die nun gar nicht auf dem Markt der Jobangebote zu finden ist. Obwohl bei vielen Reedereien händeringend nach solchen Männern, die um ihr Himmelfahrtskommando wissen sollten, gesucht wird. Wie George Bühler nun genau an seinen nervenzehrenden Job gekommen ist, lässt er offen. In seinem „Prolog eines Contractors“ beschreibt er, was sich die Handelsschifffahrt einfallen lässt, wenn kein Marinebegleitschutz in Sicht ist:*

„Wir saßen in Muscat fest, der Hauptstadt des Oman, in einem schäbigen Hotel ohne Klimaanlage oder halbwegs funktionierende Klospülung. Mein Zimmer war dürftig eingerichtet, das Haus hatte die besten Zeiten längst hinter sich gelassen. Von meinem Hotelfenster aus schaute ich direkt auf das Hafenbecken – eine gewaltige Portanlage mit protzigen Luxusyachten und der Edelyacht der omanischen Herrscherfamilie. Der Kontrast zur extremen Kargheit des Landes hätte größer kaum sein können.

Der Chef jedenfalls meinte, was er sagte. Daran hatte der Ton seiner E-Mail keinen Zweifel gelassen. Ich musste zweimal kräftig durchatmen, um nicht sofort empört zurückzumailen. Stattdessen klappte ich das Notebook wieder zu und verstaute es in dem schäbigen Hotelzimmersafe, eher aus Platzmangel denn aus echtem Sicherheitsbedürfnis. Diesen Safe hätte vermutlich jede omanische Großmutter mithilfe einer Haarnadel aufbekommen.

## Warten in schäbigen Hotels

Unten im Hotelrestaurant wartete mein Teamkollege Jeff auf mich. Er löschte seinen Kater vom Vortag mit frischem Tee. Es war der 25. Dezember. Gestern Abend hatten wir zusammen Weihnachten gefeiert. Mit viel Dosenbier und schlechten Witzen. Unser letzter Einsatz hatte uns hierher geführt. Wir hatten die MONA-LISA, einen alten venezolanischen Frachter, von Suez in Ägypten hierher begleitet, durch den Golf

**SCHWER GESICHERT:** Nato-Draht an der Frachter-Reling soll Piraten vom Entern abhalten. Foto: George Cypriano Bühler

**GUT GEMEINT:** Somalische Piratenjäger – sie sind jedoch schlecht ausgerüstet und ohne leistungsstarke Boote. Foto: picture alliance/dpa

**SCHNAPPSCHUSS:** George Cypriano Bühler (rechts)mit einem Bootsmann in einem ruhigen Moment. Foto: George Cypriano Bühler

von Aden und an der somalischen Küste entlang. Jetzt saßen wir schon seit zwei Tagen in diesem abgerockten Hotel und wussten nicht so recht, wie es mit uns weitergehen sollte.

## Missmanagement als Regel

Die vergangenen Tage waren mehr als nervenaufreibend gewesen. Und während wir auf neue Instruktionen gewartet hatten, war die Stimmung im Team immer weiter in den Keller gewandert. Bei unserer Ankunft in Muscat waren wir noch zu viert gewesen. Aber zwei von uns hatten sich vor zwei Tagen bereits verabschiedet und waren mit dem nächstbesten Flieger in ihre Heimat abgeflogen. Die beiden waren die Einzigen im Team gewesen, die schon über Einsatzerfahrung verfügten. Und sie hatten keinen Zweifel daran gelassen, dass sie die Schnauze voll hatten von diesem Auftrag und dem haarsträubenden Missmanagement unserer Firma. Zu viel war bisher schon schiefgegangen.

Unser aktuelles Problem ließ sich in einem einfachen Satz zusammenfassen: Wir hatten keine Waffen mehr. So schnell das Problem auch umrissen war, so wenig ließ es sich lösen. Es war völlig undenkbar, mitten in Muscat und auf eigene Faust mal eben eine Handvoll Gewehre aufzutreiben. Auch unsere Einsatzleitung wusste keinen Rat. Zwar wollte man uns am liebsten schon morgen in den nächsten Einsatz schicken. Aber man war nicht in der Lage, dafür Gewehre oder gar neue Männer zu organisieren.

Und damit war auch sofort klar, warum sich die beiden erfahrenen Teamkollegen aus dem Staub gemacht hatten. Der Einsatz sah nämlich vor, dass wir zwei Versorgungsschiffe, sogenannte supply vessels, nach Mauritius begleiten sollten.

Obwohl ich noch ziemlich neu war im Geschäft, ahnte ich, was das bedeutete: Mit zwei Mann, ohne eine einsatzbereite Waffe, geschweige denn eine einzige müde Patrone, war das ein Himmelfahrtskommando. Es war schlicht Wahnsinn. Die Strecke würde uns durch genau die Region führen, die in jeder ordentlichen Seekarte als high risk area, also als Hochrisikozone, gekennzeichnet war. In der Gegend gab es fast so viele Piraten wie Seevögel.

Dort unten in Muscat begriff ich etwas Wichtiges. Etwas, das für einen privaten Sicherheitsmann wie mich von wesentlicher Bedeutung war: Niemand in diesem Business gab auch nur einen Penny auf mein Leben. Wenn ich in diesem Job überleben wollte, musste ich ganz allein auf mich aufpassen.

Ich mag das Wort ‚Söldner' nicht und sage daher lieber: Ich fahre unter fremder Flagge. Oder: Ich bin ein Contractor. Oder noch lieber: Operator. Spricht man von Söldnern, denken die Leute immer gleich an brutale Typen und die allerschlimmsten Geschichten – vielleicht zu Recht.

Aber wahr ist auch, dass der Security-Typ immer nur der gekaufte Soldat ist in einem Konflikt, von dem sich die klugen Kritiker und Journalisten in ihren gemütlichen Büros oft gar keine konkrete Vorstellung mehr machen.

Wir waren auch die Typen, die in keiner Statistik auftauchten, wenn ihnen im Ausland etwas zustieß, und um die öffentlich nie jemand weinte. Im Gegenteil, auf uns wurde geschimpft, wenn etwas schiefging. Wenn von uns einer überreagierte oder mit dem Stress nicht klarkam und zu früh auf den Abzug drückte, würde es genauso Ärger geben wie in dem umgekehrten Fall, wenn die Piraten Erfolg hätten und es ihnen gelänge, ein Schiff samt Besatzung in ihre Gewalt zu bekommen. Was übrigens schon unendlich oft passiert ist. Aber noch nie, wenn ein bewaffneter Guard mit an Bord war.

## 500 Dollar am Tag

So war es jetzt allein an mir zu entscheiden, ob ich für die 500 Dollar am Tag weiter mein Leben riskiere. Den Chef brauchte ich jedenfalls nicht um Rat zu fragen. Solange der Kunde zahlte, würde er mich in den Einsatz schicken, so oder so. Den Leuten im Office war alles egal.

Ich schrieb meinem Vorgesetzten eine E-Mail und bat um ein Rückflugticket. Es dauerte nicht lange, bis ich es bekam. Und nicht nur das. Die Antwort war klar und unmissverständlich: Man würde dann, schrieben sie mir, wohl auch in Zukunft auf meine Hilfe gut verzichten können. Danke gleichfalls, dachte ich. Ich kannte meinen Preis. Und mein Leben, hatte ich beschlossen, war mir definitiv zu teuer für diesen Einsatz …"

Was dann über 280 weitere Seiten abläuft, ist spannende, aktuelle Zeitgeschichte auf See und in Häfen, von der wir in unseren warmen Wohnzimmern kaum Vorstellungen haben. George Cypriano Bühlers „Kampf den Piraten. Mein Einsatz unter fremder Flagge" ist im Econ Verlag erschienen. ⚓

**George Cypriano Bühler: Kampf den Piraten. Mein Einsatz unter fremder Flagge. Aufgeschrieben von Tina Klopp. 281 Seiten mit 34 Abbildungen, Econ Verlag, Berlin 2013, ISBN 9783430201506**

**EU-MISSION ATALANTA: Festgenommene somalische Piraten in portugiesischer Gewalt.** Foto: Carlos Dias, picture alliance/dpa

Bedrohung durch Seeräuber weltweit

# Somalia war gestern

**Die koordinierte militärische Piratenabwehr vor Somalia zeigt Wirkung. Doch altbekannte Piratenküsten im indonesischen Archipel und im westafrikanischen Golf von Guinea bedrohen zunehmend die internationale Handelsschifffahrt.**

Von Sigurd Hess

Seit 2008 bedroht die Piraterie im Golf von Aden und vor der Küste Somalias die wichtigste, aber auch kritischste Schifffahrtsstraße der Welt. Sie erstreckt sich von Ostasien zur Straße von Singapur und Malakka, durch den Indischen Ozean zum Golf von Aden, von der Straße von Bab-el-Mandeb ins Rote Meer nach Europa.

Bis 2005 war die Straße von Malakka statistisch gesehen die gefährlichste Pirateriezone. Seit 2008 waren der Golf von Aden und die Küste vor Somalia die Regionen mit der brutalsten und gewinnbringendsten Piraterie. Heute ist eine erneute Trendwende zu beobachten. In den Seegebieten des Indonesischen Archipels finden die meisten Angriffe von Piraten und Seeräubern statt, allerdings weniger auf die internationale Handelsschifffahrt, sondern stärker auf die lokale Schifffahrt. Die Grafik zeigt die Reihenfolge der Gefährdungen im Jahr 2012 – an erster Stelle Indonesien mit 81 Angriffen, dann das Seegebiet vor Somalia plus der Golf von Aden und das Rote Meer mit 75 Angriffen, gefolgt vom westafrikanischen Seegebiet vor Nigeria und Togo mit 42 Angriffen.

## Deutsche Schiffe oft betroffen

Deutschland bereedert die drittgrößte Handelsflotte und die größte Containerschiffsflotte der Welt. Es ist wenig verwunderlich, dass Deutschland bis 2011 diejenige Nation war, die am stärksten von der Piraterie getroffen wurde, gefolgt von Singapur und Griechenland. Trotz der signifikanten Reduzierung der Angriffe weltweit, aber besonders durch die Verminderung der somalischen Piraterie wurden 2012 erneut 40 von deutschen Reedern gecharterte Schiffe angegriffen. Allerdings ist Singapur mit 71 Angriffen inzwischen am stärksten betroffen.

Somalische Piraten hatten am 31. Dezember 2012 acht gekaperte Schiffe in ihrer Gewalt. 104 Geiseln an Bord und 23 Gefangene an Land leiden unter katastrophalen Lebensbedingungen. Da geht es den wenigen verurteilten Piraten in Gefängnissen der westlichen Staaten schon wesentlich besser. Die Strafverfolgung der Piraten bleibt ein kritisches Kapitel, die Gesetzeslage ist kompliziert und variiert von Staat zu Staat. Nur wenige Länder in der Region sind bereit, überstellte Piraten vor Gericht zu bringen und nach der Verurteilung ihrer Strafe zuzuführen.

Am 10. November 2008 hat der Rat der Europäischen Kommission die Operation „Atlanta“ zur Bekämpfung der Piraterie vor der Küste Somalias und zum Schutz der Schiffe des Welternährungsprogramms beschlossen. Die deutsche Marine ist seitdem mit einem Kriegsschiff, Soldaten der Marinesicherungseinheiten, mehreren Helikoptern und Seeraumüberwachungsflugzeugen an der EU-Operation beteiligt. Seit dem 17. August 2009 unterstützt die NATO mit der Operation „Ocean Shield“ den Anti-Piraterie-Einsatz. Am 1. Januar 2009 wurde die Combined Task Force (CTF) 151 unter Führung der amerikanischen Marine aktiviert. Diese drei Verbände werden gelegentlich durch Seestreitkräfte aus China, Russland, den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans und aus Südost- und Ostasien verstärkt. Die Wirkung dieses gut koordinierten Marineeinsatzes zeigt sich seit 2011 in der reduzierten Zahl der von Piraten verübten Übergriffe. Die Erfolgsrate der somalischen Piraten hat sich nach einer Quelle der Bundeswehr von 28 Prozent im Jahre 2009 auf jeweils 14 Prozent in den Jahren 2011 und 2012 halbiert. Damit es bei dieser Trendwende zu Gunsten der Handelsschifffahrt bleibt, muss der koordinierte Druck der Marinekräfte aufrecht erhalten bleiben.

## Trendwende in Sicht

Das sicherheitspolitische Komitee des Europäischen Rats hat am 13. Mai 2011 für die Operation „Atlanta“ erweiterte Einsatzregeln beschlossen. Diese erlauben den verstärkten Einsatz von Sicherheitskräften auf den Handelsschiffen, gezielte Operationen gegen die Mutterschiffe der Piraten, Zerstörung der Pirateriausrüstung ohne vorherige Beschlagnahme, Zerstörung der Piraterielogistik an Land in einer zwei Kilometer breiten Küstenzone und Operationen zur Geiselbefreiung. Besonders hilfreich sind die vorsorglichen und abschreckenden Maßnahmen auf den Handelsschiffen nach dem Katalog der Empfehlungen des International Maritime Bureau (IMB).

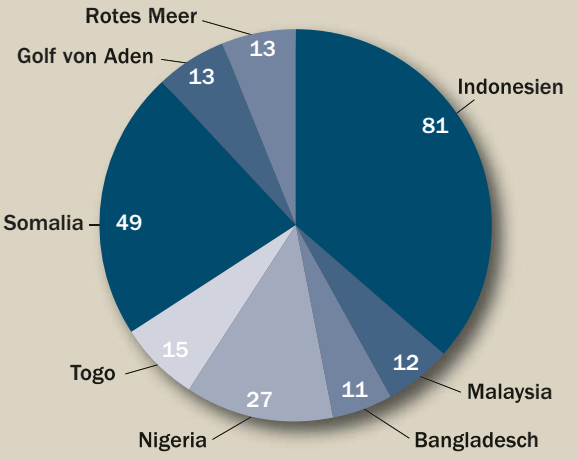
**BEGLEITSCHUTZ: Deutsche Fregatte BRANDENBURG und die HANSA STAVANGER im piratengefährdeten Gebiet unterwegs nach Mombasa im August 2009.** Foto: picture alliance/dpa

## Armut beseitigen

Die Piraterie auf See kann durch den Marineeinsatz eingedämmt werden. Um die somalische Piraterie endgültig zu besiegen, bedarf es einer Staatsgewalt, die Recht und Ordnung, legaler und lohnender wirtschaftlicher Betätigung der Bevölkerung zum Durchbruch verhilft. Hierfür mobilisiert die Afrikanische Union unter der Führung Kenias und Äthiopiens militärische Kräfte, um die schwache Zentralregierung Somalias zu stützen. Die EU leistet mit der zivil geführten Mission „EUCap Nestor“ einen zusätzlichen Beitrag im Kampf gegen die Piraterie. Mit 140 Polizisten und Soldaten als Ausbildungs- und Unterstützungspersonal sollen die Marinen, Küstenwachen und Polizeikräfte von Dschibuti, Kenia, den Seychellen und Somalia in die Lage versetzt werden, gezielt den gesamten Sicherheitssektor in der Region zu stärken. Damit wird endlich versucht, das Sicherheitsinstrumentarium der ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery) von Malaysia, Indonesien und Singapur nachzubilden, mit dem die Piraterie in der Straße von Malakka seit 2005 ausgelöscht worden ist.

Piraterie ist seit Jahrtausenden eine Geißel der Menschheit. Durch sinnvollen Einsatz der Marinestreitkräfte auf See und der staatlichen Sicherheitskräfte an Land kann man Krieg und Piraterie ersticken, um den Seehandel zum Blühen zu bringen. ⚓

**ZAHLEN** Piratenangriffe 2012




In den acht angegebenen Regionen fanden etwa 75 % der insgesamt 297 Piratenangriffe des Jahres 2012 statt.
(Quelle: IMB PRC)

**MARINEEINSATZ: Anfang März 2009 werden erstmals somalische Piraten durch deutsche Marinesoldaten festgesetzt.** Foto: picture alliance/dpa

**NICHT NUR PLAKATIV:** Seit Februar läuft der Spielfilm, mit Starbesetzung an weltweiten Schauplätzen gedreht, in deutschen Kinos. Nächstes Jahr ist die Ausstrahlung des Zweiteilers im Fernsehen geplant. Foto: Berengar Pfahl Film

1914: Legendäre Kriegsepisode als Spielfilm

# Matrosen an Land und in der Wüste

**Zerstörung einer alliierten Telegrafenkabelstation auf Direction Island lautet der Befehl am 9. November 1914. Für fünfzig Mann Marineinfanterie des Kleinen Kreuzers EMDEN der Anfang einer abenteuerlichen Odyssee…** Von Eberhard Kliem

**TROPENSTURM IM WASSERTANK:** **Sturmszene auf der AYESHA, gedreht im größten europäischen Wassertank für Filmaufnahmen auf Malta.** Foto: Hardy Brackmann

Während der Landungstrupp unter dem Kommando von Kapitänleutnant Hellmuth von Mücke seinen Befehl ausführt, beobachten die Seesoldaten den ungleichen Kampf am Horizont zwischen ihrer EMDEN und dem überlegenen australischen Kreuzer SYDNEY. Schnell ist klar, dass die EMDEN sie nicht wieder aufnehmen wird. Sie endet zerschossen auf dem Korallenriff von North Keeling Island, gut 30 Kilometer entfernt. Und was macht der Landungszug?

Ohne viel zu vertun, bemächtigen sich die Soldaten der AYESHA, eines maroden Segelschoners, der in der Bucht für seine letzten Tage vor sich hindümpelt, und machen ihn in wenigen Stunden wieder flott. Die folgende spannende Geschichte des Durchschlagens der fünfzig Mann bis Konstantinopel, dem heutigen Istanbul, hat Drehbuchautor, Regisseur und Produzent Berengar Pfahl eindrucksvoll in Szene gesetzt. Er vermeidet bewusst, die berühmte Episode deutscher Kriegsgeschichte als Heldenepos zu erzählen. Es geht vielmehr um Freundschaft, Zusammenhalt und darum, trotz innerer Zweifel und Mutlosigkeit nicht aufzugeben – selbst wenn der Weg nach Hause weit und beschwerlich ist.

Militärische Ereignisse aus deutscher Vergangenheit als Film und fürs Fernsehen aufbereitet, sind nicht gerade Renner in der aktuellen deutschen Filmkultur. Umso mutiger von Berengar Pfahl, „Die Männer der EMDEN“ jetzt zu präsentieren, wie der folgende Blick auf die „filmische Großwetterlage“ zeigt. Allenfalls die Tragödie von Stalingrad übt derzeit eine gewisse ständige Anziehungskraft aus, doch schon der letzte Film zum Thema „Duell – Enemy at the Gates“ mit der Darstellung eines Kampfes zweier Scharfschützen zeigt Stalingrad nur als Kulisse und könnte auf jedem anderen Gefechtsfeld spielen. Der Spielfilm „LACONIA“ mit den tragischen Verwicklungen nach der Versenkung des Schiffes mit zahlreichen zivilen Passagieren an Bord durch ein deutsches U-Boot kann nur in seiner englischen Version einigermaßen überzeugen. Die deutsche Fassung ist verwirrend und setzt falsche Akzente.

**LIEBE IM SPIEL:** **Die Hauptakteure sorgen für Spielfilm-Flair. Abschiedsszene mit Herz und Schmerz im Ersten Weltkrieg.** Foto: Hardy Brackmann

## Recht genaue Darstellung

Gelobt werden darf die erst kürzlich gesendete Fernsehverfilmung der letzten Monate im Leben des Generalfeldmarschalls Erwin Rommel, weil sie ohne die sonst übliche moralisierende und politisch korrekte Botschaft auskommt. Der Zuschauer darf sich ein eigenes Urteil bilden. Hervorragend ist in dem Film die historische Genauigkeit der Uniformen, Sprache, Umgangsformen und der zeitgenössischen militärischen Lebenswelt. Unerreicht bleibt in maritimer Hinsicht jedoch immer noch der Film „Das Boot“ von Wolfgang Petersen.

Vor diesem cineastischen Hintergrund hat der deutsche Regisseur Berengar Pfahl mit einer Anzahl hochkarätiger und ver-

sierter Schauspieler wie Ken Duken, Oliver Korittke, Sebastian Blomberg und Felicitas Woll eine Episode aus dem Seekrieg des Ersten Weltkrieges verfilmt. Grundlage der Filmstory ist der Einsatz des Kleinen Kreuzers S.M.S. EMDEN der Kaiserlichen Marine nach Kriegsausbruch 1914 im Indischen Ozean. Er führt dort sehr erfolgreich Handelskrieg gegen die englischen Seeverbindungen und zwingt die Royal Navy und ihre Verbündeten zu großen militärischen Anstrengungen, um den lästigen Handelsstörer schließlich zu versenken. Bemerkenswert war die faire und in jeder Beziehung absolut korrekte Art der Kriegführung des deutschen Schiffes unter seinem Kommandanten, Fregattenkapitän Karl von Müller – kein feindlicher Matrose oder Passagier kam zu Schaden. Diese Haltung wurde seinerzeit sogar vom britischen Gegner anerkannt – von der Weltpresse ganz zu schweigen. Dem Kreuzer verleiht Kaiser Wilhelm II. als Oberster Kriegsherr das „Eiserne Kreuz". Karl von Müller wird nach seiner Entlassung aus der Gefangenschaft 1918 mit dem höchsten preußischen Tapferkeitsorden, dem „Pour le Merite", geehrt.

**DURCH DIE WÜSTE:** **Die 50 Mann der EMDEN auf dem Weg nach Hause in der arabischen Wüste, gedreht in Tunesien.** Foto: Hardy Brackmann

## Ehrung des Kommandanten

Nach dem Ende des Krieges ist er eine weitgehend respektierte Gestalt der Seekriegsgeschichte, der Name seines Kreuzers wurde und wird nun schon in der fünften Generation von deutschen Kriegsschiffen getragen. Den Besatzungsmitgliedern der EMDEN wird zur Zeit der Weimarer Republik auf Antrag gestattet, ihrem Familiennamen den Zusatz „-Emden" vererbbar

## HINTERGRUND Verstärkung für das Ostasiatische Kreuzergeschwader

Nach seiner Indienststellung 1910 und umfangreichen Erprobungen ist der Kreuzer S.M.S. EMDEN ab 1911 in Tsingtau stationiert. Tsingtau, seit 1897 Hafenstadt in dem deutschen Pachtgebiet Kiautschou an der chinesischen Küste (etwa in der Höhe von Korea), wird von der Kaiserlichen Marine verwaltet und hat als Kohle- und Versorgungsstation für das Ostasiatische Kreuzergeschwader existenzielle Bedeutung.

Der Kriegsausbruch im August 1914 kommt für das Geschwader überraschend und es muss schnellstmöglich aus der Mausefalle Tsingtau verschwinden. Nach der russischen, englischen, französischen und japanischen Kriegserklärung ist der Hafen auf verlorenem Posten. Japan macht kurzen Prozess, landet seine Truppen auf dem chinesischen Festland und belagert Tsingtau. Nach verlustreichen Kämpfen auf deutscher und japanischer Seite kapituliert die Hafenstadt am 7. November 1914.

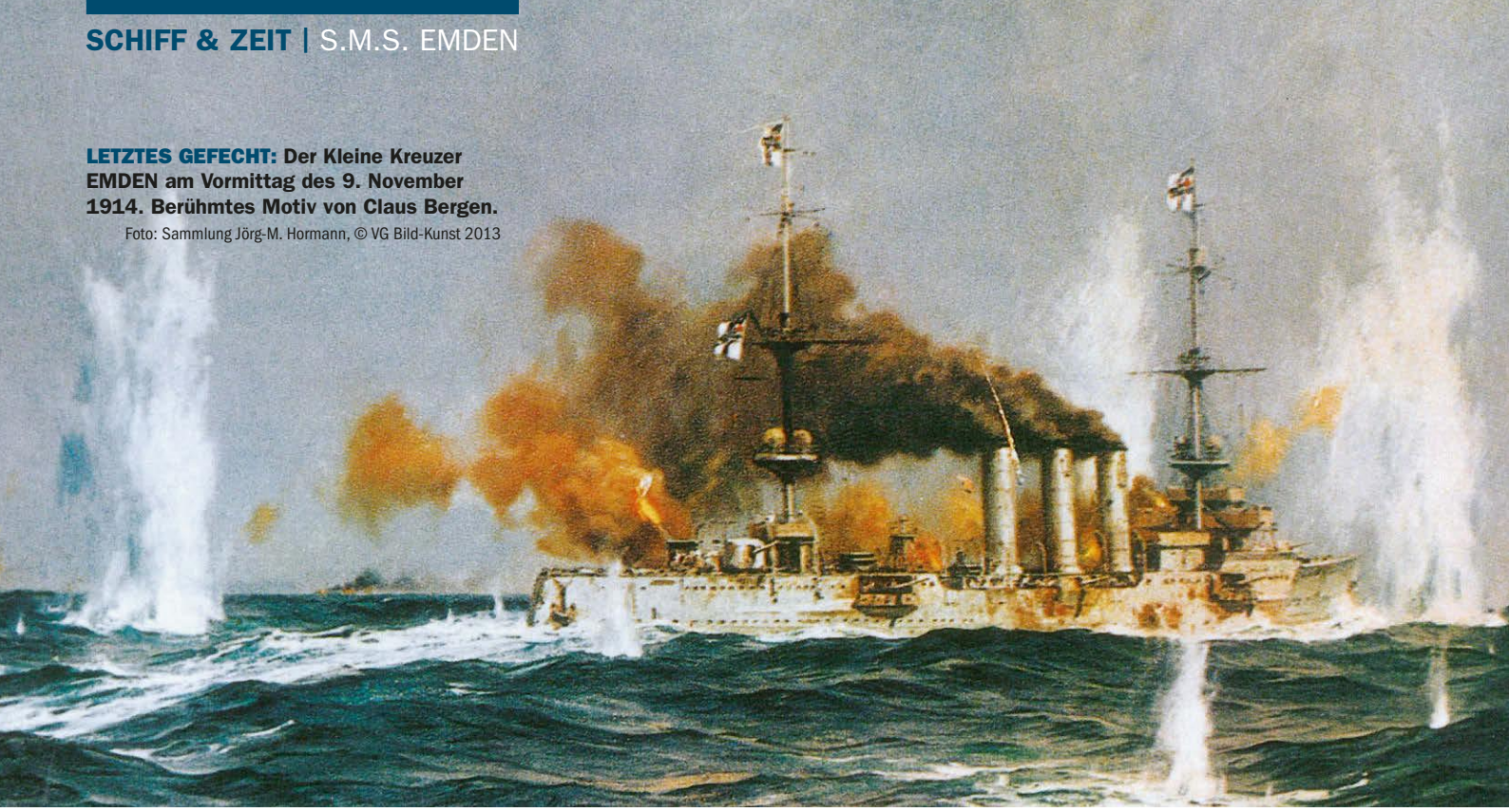
Da ist der Kleine Kreuzer EMDEN bereits in die Annalen der Weltkriegsgeschichte eingegangen und hat weltweites Aufsehen erregt. Vom Kreuzergeschwader entlassen, das nach der Überquerung des Pazifiks sein Ende bei den Falklandinseln findet, führt er seinen besonders erfolgreichen Kaperkrieg im indischen Ozean.

Seekrieg wird in den ersten Monaten des Weltkrieges nach „Prisenordnung" geführt. Mit Ausnahme der reinen Kriegsschiffsgefechte in Penang und bei den Cocos-Inseln gibt es beim Kaperkrieg der EMDEN ganz wenige Opfer. Ein Gentleman-Krieg, der als Emdenmythos bis heute wirkt.

**ZUSAMMENGESCHOSSEN:** **S.M.S. EMDEN nach dem ungleichen Gefecht mit H.M.AS. SYDNEY auf dem Strand der Nord Keeling Insel am 9. November 1914.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Das Ende kommt am 9. November 1914. Von der durch Landungssoldaten der EMDEN angegriffenen Telegrafenstation auf den Co-Cos-Inseln alarmiert, taucht der australische Kreuzer SYDNEY am Horizont auf. Die EMDEN hat von Anfang an keine Chance. Überlegene Artillerie, Geschwindigkeit und Panzerung des australischen Kreuzers degradieren das Gefecht zum Scheibenschießen. Fregattenkapitän Karl von Müller lässt sein zusammengeschossenes Schiff auf ein Korallenriff laufen, um die überlebende Besatzung zu retten. Sie kommt in englische Kriegsgefangenschaft.

Von der Insel Direction aus beobachteten die Soldaten des Landungszuges das Geschehen. Um den Engländern nicht in die Hände zu fallen, machen sie unter dem Kommando von Kapitänleutnant von Mücke, dem 1. Offizier der EMDEN, einen aufgelegten Segelschoner im Hafen wieder flott und verschwinden mit der AYESHA, bevor sie die SYDNEY einsammeln kann. Über den Indischen Ozean, durch die Wüste Arabiens bis nach Konstantinopel führte der Weg des Landungszuges. Die abenteuerliche Flucht ist damals internationales Gesprächsthema und heute Handlung des Spielfilms „Die Männer der EMDEN". Nur wenige Geschehen des Ersten Weltkrieges sind so oft publiziert, vorgetragen und diskutiert worden wie die Kaperfahrt des Kleinen Kreuzers EMDEN und die Rückkehr seiner Landungssoldaten. *(JMH)*



**LETZTES GEFECHT: Der Kleine Kreuzer EMDEN am Vormittag des 9. November 1914. Berühmtes Motiv von Claus Bergen.**
Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann, © VG Bild-Kunst 2013

## HINTERGRUND Ein Hohenzollernprinz und sein EMDEN-Gemälde

Das historische Geschehen um Seiner Majestät Schiff EMDEN wird von den Marinemalern der Zeit in viele Motive umgesetzt. Fotografien zu dem, was bei den Kokosinseln geschehen ist, finden Anfang des Weltkrieges keinen Weg ins Deutsche Kaiserreich. Also müssen Protagonisten mit Künstlerpinsel und Leinwand wie Hans Bohrdt, Willy Stöwer, Felix Schwormstädt oder Robert Schmidt-Hamburg nach Hören und Sagen ihrer Phantasie freien Lauf lassen. Einer hält sich bei dieser ersten Gemäldewelle mit EMDEN-Motiven zurück. Claus Bergen, der renommierteste Marinemaler des Weltkrieges, wendet sich dem Motiv erst 1933 zu, nach genauem Wissen der Gesamtumstände im November 1914 und mit einem fürstlichen Auftrag in der Tasche.

Franz Joseph Prinz von Hohenzollern (1891–1964) entstammt der katholischen Fürstenlinie Hohenzollern-Sigmaringen und dient 1914 als Zweiter Torpedo-Offizier auf der EMDEN. Beim letzten Gefecht des Kleinen Kreuzers ist er an Bord und verbringt die folgende englische Kriegsgefangenschaft auf Malta. 1933 bekommt er auf eigenen Antrag den legendären Namenszusatz „-Emden“ zugesprochen und gehört fortan zur „Emden Familie“. Etwa zur gleichen Zeit beauftragt er Claus Bergen, das später berühmte Gemälde auf die Leinwand zu bringen. Im Format 80 x 140 Zentimeter entsteht „EMDEN im Endkampfe gegen H.M.S. SYDNEY bei North Keeling Island 9.XI.1914“ auf der Staffelei in Claus Bergens Münchner Atelier.

Als Kunstpostkarte und als Kunstblattreproduktion in Büchern und Zeitschriften findet Bergens Motiv weite Verbreitung. Das originale Gemälde von 1933 scheint verschollen zu sein. Doch nach knapp 60 Jahren, im Februar 1992, taucht es im Katalog eines Hamburger Auktionshauses auf. Für 18 000 DM bekommt ein großer Sammler maritimer Kunst aus Kiel den Zuschlag. Die Angabe der Herkunft des Gemäldes vom Auktionshaus lautet: „Provenienz: Prinz Mr. (Meinrad Leopold) von Hohenzollern-Emden“, der zweite Sohn von Prinz Franz Joseph. *(JMH)*

**AUF DER STAFFELEI: „EMDEN im Endkampfe gegen H.M.S. SYDNEY bei North Keeling Island 9.XI.1914“, so Claus Bergens Betitelung seines Gemäldes. Hier das Ehepaar Claus und Elisabeth Bergen im Atelier des Künstlers in München, etwa 1933.** Foto: Archiv Jörg-M. Hormann

anzuhängen. Auch diese „Emden-Familie“ existiert immer noch und steht in voller Blüte. Karl von Müller ist Ehrenbürger der Stadt Emden.

### Erstes Ziel ist Tsingtau

Mit der Flucht auf der AYESHA, entschlossen, der drohenden Gefangennahme zu entgehen, indem erst einmal Richtung Heimathafen Tsingtau gesegelt wird, beginnt die eigentliche Geschichte des Filmes. Im Weiteren hält sie sich ziemlich eng und historisch korrekt an die abenteuerliche Geschichte dieser fünfzig Männer unter der Führung des Kapitänleutnants Hellmuth von Mücke. Ihm und seinen Männern gelingt es tatsächlich, sich zuerst mit der AYESHA, dann an Bord eines deutschen Handelsschiffes bis in den Golf von Aden durchzuschlagen. Per Marsch durch die arabische Wüste gewinnen sie Anschluss an die Hedschasbahn, mit der sie, nach fast einem Jahr Abenteuer, umjubelt bis nach Konstantinopel kommen. All dies ist vom Regisseur glaubhaft in Szene gesetzt. Von Mücke wird mit seiner steten Sorge um das Wohlergehen seiner Männer und dem Ziel einer glücklichen Heimkehr nach Deutschland sympathisch dargestellt – der „Alte“ vom „Boot“ lässt grüßen. Wer jemals auf einem kleinen Schiff längere Zeit auf engem Raum zur See gefahren ist, weiß um die Spannungen zwischen den Männern, die sich – ganz besonders in Kriegssituationen – nicht vermeiden lassen. Letztlich spielen dann Klassenherkunft und Rang nicht mehr die entscheidende Rolle, son-

dern die Erfüllung der militärischen Pflichten, zu denen man sich bekannt hat, sind der allein entscheidende Faktor.

So werden filmisch einprägsam auch die einzelnen Charaktere der Besatzung – Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften – differenziert dargestellt. Ihr Beitrag zum Gelingen oder möglichen Scheitern der angestrebten Rückkehr wird durchaus unterschiedlich gewürdigt. Hier hat sich der Regisseur einen verständlichen darstellerischen Freiraum zugestanden. Beglückt darf man feststellen, dass im Film auch einem kaiserlichen Seeoffizier beträchtliche Fähigkeiten im Bereich Menschenführung zugestanden werden – ohne derartige Talente und charakterliche Bewährung wäre eine glückliche Rückkehr nach Deutschland wohl nicht gelungen. Auch hier fällt dem Betrachter die Gestalt des „Alten" vom Boot wie von selbst ein. Ein bisschen „innere Führung" wird es auch damals schon gegeben haben.

## Etwas Publikumsgeschmack

Dem Publikumsgeschmack geschuldet sind die eingestreuten „weiblichen" Episoden. Dennoch bleibt es ein Männerfilm.

Anfang und Ende des Films sind ein wenig ungeschickt konstruiert. Dem in Marinegeschichte unkundigen Zuschauer bleibt unerklärlich, warum der Kommandant der EMDEN vom Heimathafen Tsingtau in die Südsee ausläuft, was er dort macht und wie seine Art der Seekriegsführung sich darstellt. Die einzige Gefechtsszene an Bord der EMDEN, gefilmt auf dem griechischen Museums Panzerkreuzer AVEROFF, entspricht der Darstellung eines britischen Spielfilms des B-Movie-Bereiches. Das mediale und erstaunlich positive Echo der Seekriegsführung des Kreuzers darf man dann einem schnellen Blick auf die Überschrift einer englischen Tageszeitung vom September 1914 entnehmen. Die kaiserlichen Ma-rineuniformen sind zwar im Großen und Ganzen historisch korrekt, zeigen sich aber eher wie für das Theater geschneidert. An Bord der AYESHA sind sie dagegen realistischer.

Ein Ärgernis ist die Schlusssequenz mit der Verleihung des „Eisernen Kreuzes" an die Besatzung. Die verächtliche Darstellung der Zeremonie mit einem lächerlichen General und auch die offensichtliche Gleichgültigkeit der Besatzung bei der Ordensverleihung entsprechen keinesfalls den historischen Tatsachen. Das „Eiserne Kreuz" war eine höchst angesehene und angestrebte Auszeichnung, gerade weil sie jenseits von Rang, Namen und Herkunft nur der militärischen Tapferkeit gewidmet war – dies darzustellen ist Regisseur Berengar Pfahl offensichtlich ein grundsätzliches Anliegen bei der Verfilmung des Stoffes. Mit der Schlussszene wird er sich hier untreu.

**„Tsingtau ist gefallen, der Hafen ist in japanischer Hand!"**
**„Das dürfen meine Männer auf keinen Fall erfahren!"**

Filmdialog: Hellmuth von Mücke (Sebastian Blomberg) im indonesischen Hafen Padang, den er mit seinen Leuten auf dem Schoner AYESHA am 13. Dezember 1914 gerade erreicht hat.

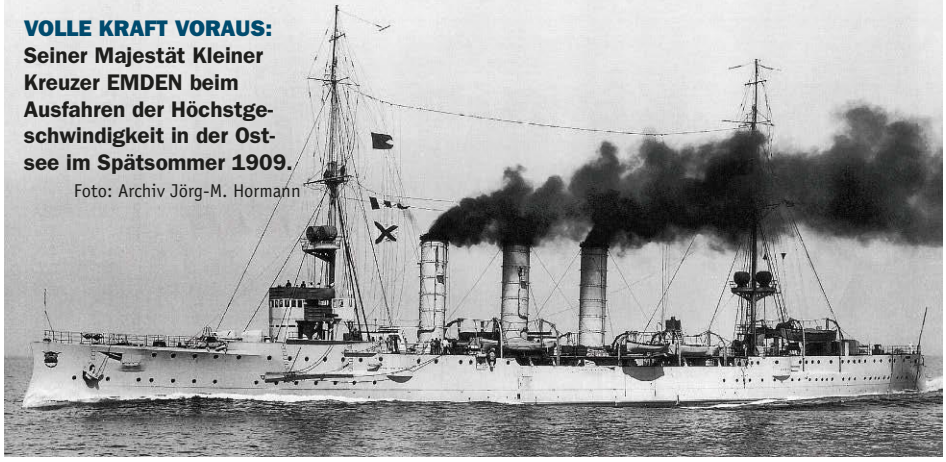
Leider (und überflüssig) wird im Abspann dann doch noch dem Zeitgeist Referenz erwiesen. Der Hinweis auf die spätere Desertation eines der Offiziere nach Schweden, ohne Darstellung der Gründe, soll diese Tat sinnvoller und moralisch hochwertiger erscheinen lassen als die gesamte Geschichte der Männer der AYESHA. Eine derart pauschale Wertung ist mehr als zweifelhaft.

## Grundsätzlich historisch korrekt

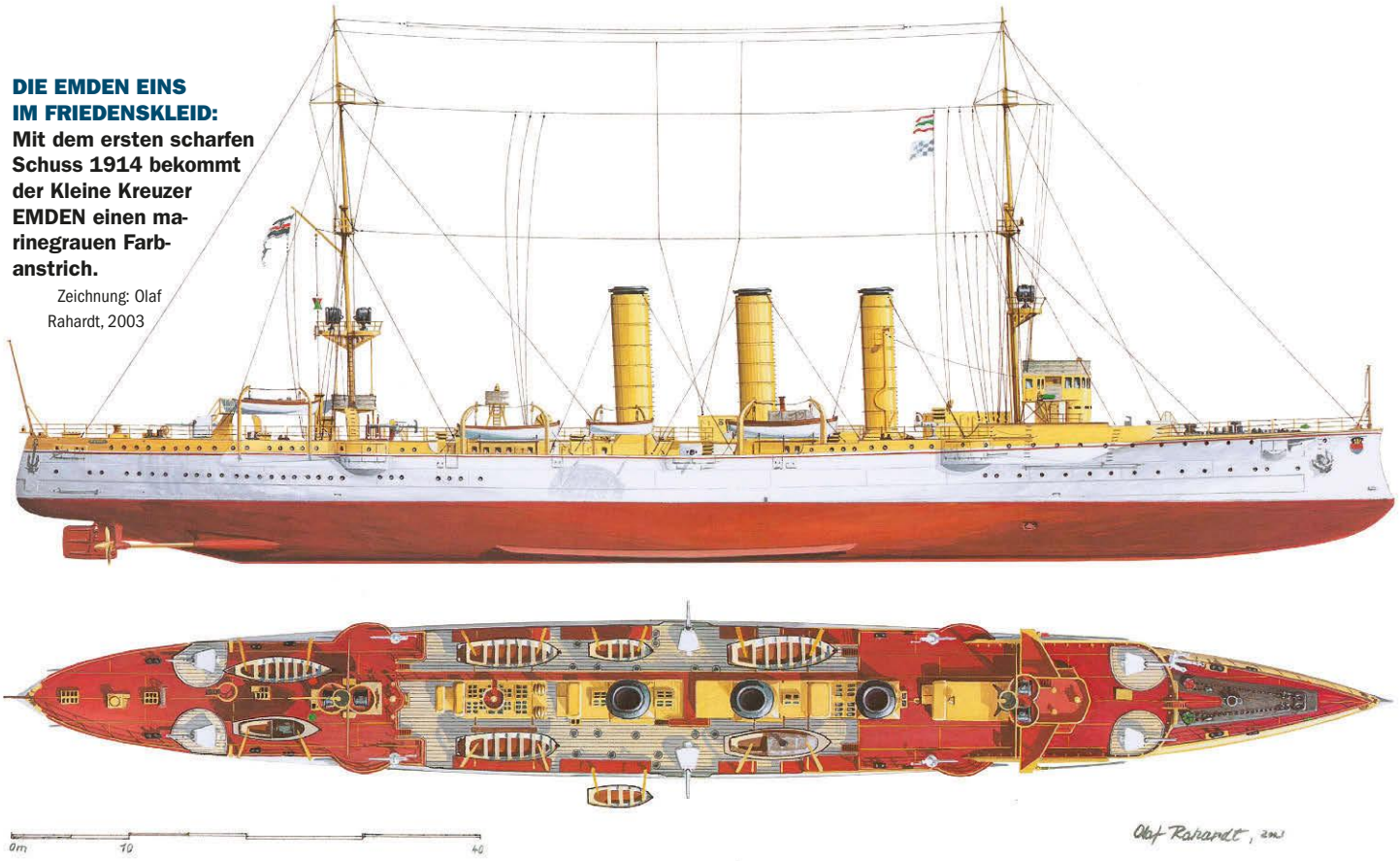
Grundsätzlich ist die Tatsache zu registrieren, dass eine militärische Episode aus deutscher Vergangenheit mit einem erfolgreichen Ende in den Grundzügen historisch weitgehend korrekt, sympathisch und ohne ständigen moralischen Zeigefinger dem Publikum geboten wird. Seit Ende Januar läuft der Film in den Kinos, und 2014 wird er zur Erinnerung an das Geschehen vor 100 Jahren als Zweiteiler im Fernsehen ausgestrahlt. ⚓

## DATEN Kleiner Kreuzer EMDEN (1909–1914)

| | |
|---|---|
| **Schiffstyp** | Kleiner geschützter Kreuzer |
| **Klasse** | Typschiff S.M.S. DRESDEN (1), Ersatz S.M.S. PFEIL |
| **Bauvorschrift** | Genehmigung durch Großadmiral v. Tirpitz am 10.05.1906 |
| **Bauwerft** | Kaiserliche Werft, Danzig |
| **Bauzeit** | 1906–1909 (Kiellegung 01.11.1906, Fertigstellung 10.07.1909) |
| **Stapellauf und Taufe** | 26.05.1908 |
| **Gesamtbaukosten** | 6,38 Millionen Goldmark |
| **Größe** | Länge: 118,30 m<br>Größte Breite: Außenkante Außenhaut 13,56 m |
| **Konstruktionstiefgang** | 5,08 m |
| **Wasserverdrängung** | voll ausgerüstet 4268 t |
| **Antrieb** | 2 stehende 3-cyl. 3-fach-Exp.-Maschinen in 2 Maschinenräumen, 12 Marinekessel, 4 Kesselräume |
| **Geschwindigkeit** | 24,014 Seemeilen/h (max.) |
| **Bewaffnung** | 10 Geschütze 10,5 cm,<br>8 Geschütze 5,2 cm,<br>2 Torpedorohre,<br>2–4 Maschinengewehre,<br>1 Bootskanone (6 cm) für das Landungskorps |
| **Besatzung** | 361 Mann Friedensstärke,<br>18 Offiziere, 343 Mannschaften |



**VOLLE KRAFT VORAUS:** **Seiner Majestät Kleiner Kreuzer EMDEN beim Ausfahren der Höchstgeschwindigkeit in der Ostsee im Spätsommer 1909.**
Foto: Archiv Jörg-M. Hormann




**DIE EMDEN EINS IM FRIEDENSKLEID:** **Mit dem ersten scharfen Schuss 1914 bekommt der Kleine Kreuzer EMDEN einen marinegrauen Farbanstrich.** Zeichnung: Olaf Rahardt, 2003

## Fangemeinde rund um den Globus

# Die EMDEN im Internet

**Auf der Suche nach Informationen zur Geschichte der S.M.S. EMDEN finden sich im Internet fast eine halben Millionen Einträge. Was liegt also näher, als die Daten, Fakten und Hintergründe miteinander zu vernetzen?** Von Markus Lorbertz

Im Zeitalter der Digitalisierung und der neuen Medien sticht ein „Anbieter" hervor: Facebook hat über eine Milliarde Mitglieder und bietet einer Großzahl an Interessengemeinschaften die Möglichkeit, miteinander zu kommunizieren. Doch nur eine Handvoll Betroffener, meist Nachfahren von Besatzungsmitgliedern der S.M.S. EMDEN, tauscht sich auf den Seiten und Gruppen aus. Es ist nur ein „Mausklick" zur gewünschten Bekanntschaft oder zur Insiderinfo. So kann es passieren, dass nach über 90 Jahren plötzlich ein Tagebuch auftaucht. Wird hier mithilfe eines sozialen Netzwerkes Geschichte neu geschrieben?

Fakt ist, dass einige mit viel Herzblut an der Sache bleiben und bemüht sind, die Geschichte um den Kleinen Kreuzer EMDEN und seine Besatzung in unsere digitale Zeit einzubetten.

Doch im speziellen Fall der EMDEN, die über die deutschen Grenzen und europaweit bekannt ist, finden sich Freunde auf der ganzen Welt. In Australien wird sogar der EMDEN-Tag gefeiert. Problematisch scheint zurzeit noch der Bekanntheitsgrad der Seiten. Besonders aktive Mitglieder der S.M.S.-EMDEN-Seiten, die einen großen Freundeskreis auf Facebook haben, bringen die genannten Seiten durch ihre Beiträge, die dann auch in ihrem eigenen Profil angezeigt werden, nach oben. Zwei Facebook-Seiten fallen dem Interessierten aktuell auf: „SMS Emden – die Emdenfamilie" und „SMS Emden – Kleiner Kreuzer Emden". Noch ist die Zahl der Beiträge gering, doch wenn man den Administratoren Glauben schenken will, dann ist hier jeder noch so kleine Beitrag und jede Meldung willkommen.

Die Seiten atmen Geschichte, wenn man Kopien von heroisch anmutenden Fotos und Berichten über die S.M.S. EMDEN findet. Es scheint, als möchte jeder sein Bestes geben, um die alte EMDEN ins rechte Licht zu rücken. Die zahlreichen Bücher, die es zur Kaperfahrt der EMDEN im Spätherbst 1914 auf dem Antiquariatsmarkt gibt, sind wohl für junge Menschen nicht so sehr von Interesse wie die neuen Medien. Spätestens dann, wenn man den Erzählungen der älteren Generationen lauscht, wird die Neugier nach den Ahnen wach, und da das Thema S.M.S. EMDEN doch sehr speziell ist, in keinem Geschichtsbuch vermerkt und auf keiner Hochschule gelehrt wird, ist es sehr sinnvoll, die Erinnerungen und Erlebnisse der Besatzung bei Facebook mitzuteilen oder zu suchen. Die Generationen nach uns werden es uns danken. ⚓

**EBAY-SCHNÄPPCHEN FÜR SAMMLER:** **Auch Memorabilia, wie dieser Porzellanteller, sind im Internet zu entdecken.** Foto: Archiv Jörg-M. Hormann

Die EMDEN und die Kriegsziele im Pazifik 1914

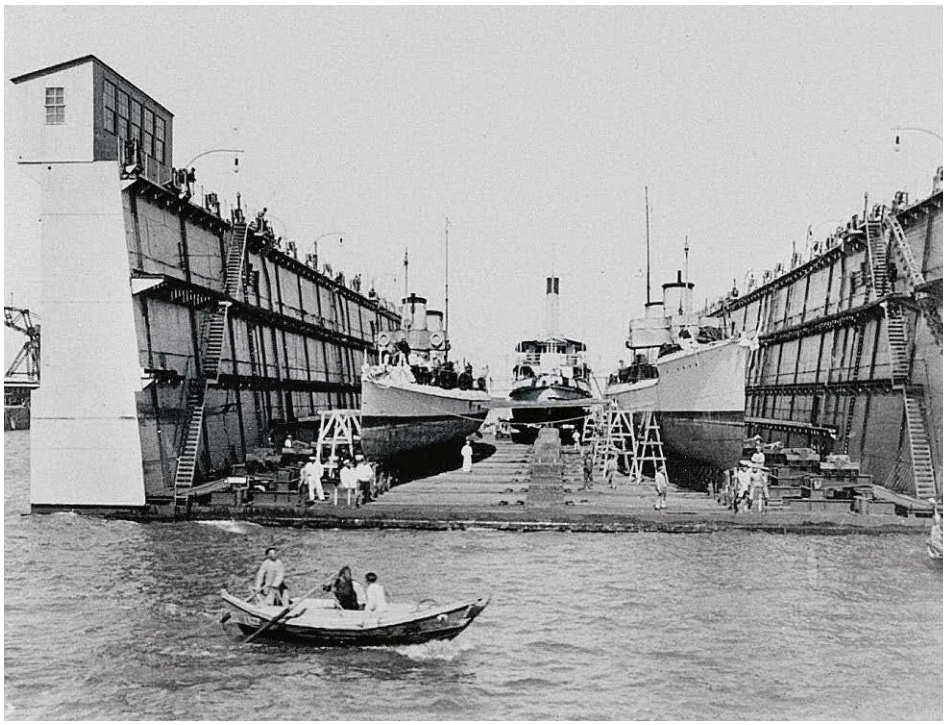
# Auf Wacht und fern der Heimat

**„Am deutschen Wesen soll die Welt genesen.“ Die Vermessenheit der Denkart spiegelt sich in den ökonomischen und militärischen Strategien des Deutschen Kaiserreiches am Anfang des 20. Jahrhunderts.**

Von Ulrich van der Heyden

Zunehmend rücken seit einigen Jahren auch die Peripherien der „großen“ Kriegsschauplätze des Ersten und Zweiten Weltkrieges in den Fokus jener Historiker, die sich für das Geschehen in Übersee interessieren. Denn nicht nur in Europa und im nördlichen Pazifik hatten die Menschen unter den Kriegsereignissen und -folgen zu leiden, sondern beide militärischen Auseinandersetzungen, in die auch die Zivilbevölkerung in gravierendem Maße einbezogen war, hatten auch mehr oder minder deutliche Spuren in den anderen Teilen der Welt hinterlassen. Es waren in der Tat „Welt“kriege.

In dem vorliegenden voluminösen Buch, einer Dissertation, wird die deutsche Seekriegsführung im Pazifik, eine in der deutschen Militärgeschichtsschreibung wenig beachtete Thematik, „unter einer modernen militärhistorischen Fragestellung“, so der selbst gestellte Anspruch, erforscht. Dazu hat der Verfasser die relevanten Akten in deutschen und englischen Archiven ausgewertet und ein beachtliches Ergebnis hervorgebracht. Er legt die zum Teil komplizierten historischen Vorgänge in einer verständlichen Sprache dar, so etwa die Frage nach den konkreten Absichten und anvisierten Zielen der maritimen Aktionen in den ersten beiden Jahren des Ersten Weltkrieges. Es waren letztlich gescheiterte Versuche im Rahmen der Weltpolitik des Deutschen Kaiserreiches seit Ende des 19. Jahrhunderts, das Einflussgebiet mithilfe von deutschen Kreuzern im Pazifik zu sichern und zu vergrößern. Mit der Besetzung Tsingtaus im Jahre 1897 waren diese Schiffe, ab 1889 als Kreuzergeschwader, zum Machtmittel des Deutschen Kaiserreiches im Fernen Osten geworden. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges mussten sie sich jedoch einer Übermacht aus britischen, japanischen und französischen Schiffen beugen und den Pazifik in östlicher Richtung bis in den Atlantik verlassen. Auf ihrem Weg vernichteten sie ein britisches Geschwader und versanken, den überlegenen feindlichen Kräften nicht gewachsen, im Gefecht mit britischen Schiffseinheiten bei den Falklandinseln.

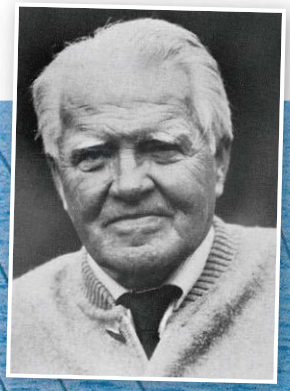


**STATIONÄRE IM DOCK VON TSINGTAU: 1913 gehören sie zu den Einheiten des deutschen Ostasiengeschwaders, die auf chinesischen Flüssen und Küstengewässern operieren: links das Kanonenboot S.M.S. TAKU, dahinter das Flusskanonenboot S.M.S. VORWÄRTS und rechts die S 90., Typboot einer neuen Schnellbootklasse der Kaiserlichen Marine.** Foto: Archiv J.-M. Hormann

Leipolds Untersuchung widmet sich den Grundlagen der deutschen maritimen Kampfhandlungen in der Südsee, beschreibt die Möglichkeiten der Versorgung mit Material und Nachrichten sowie – durch den Neuigkeitswert besonders interessant – das Spionagesystem des Deutschen Kaiserreiches im Pazifik. Zudem untersucht er erstmals bisher in der Geschichtsschreibung nicht beachtete deutsche Kriegsplanungen für den Pazifikraum. Über die Methode der Operationsgeschichte wird auch die Fahrt des deutschen Ostasiengeschwaders von Tsingtau an der Küste Chinas durch den Pazifik nach Coronel vor der Küste Chiles und die Fahrt in den Untergang vor den Falklandinseln detailliert nachskizziert und so ein umfassendes Bild der deutschen Seekriegsführung in jener Region gezeichnet.

Es beeindruckt die Genauigkeit der Darstellungen. Es fällt auf, dass der Verfasser zuweilen in den zeithistorischen Sprachduktus verfällt und somit der Eindruck vermittelt wird, dass ihm die notwendige Distanz zu seinem Forschungsthema fehlt. Aber diese Einschränkung in der Bewertung des Buches ist angesichts der gewaltigen Arbeit mit ihren historiographischen Ergebnissen verkraftbar. ⚓

**Leipold, Andreas: Die deutsche Seekriegsführung im Pazifik in den Jahren 1914 und 1915. Quellen und Forschungen zur Südsee XIII. 521 Seiten, 1 separate farbige Karte, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden 2012, ISBN 9783447066020**



**URHEBER UND FOTO:** Jochen Brennecke und sein Foto vom Vorschiff der Prise STORSTADT. Besatzungsmitglieder der von der ADMIRAL SCHEER aufgebrachten Frachtschiffe schlagen ihre Zeit tot.
Foto: Jochen Brennecke, Sammlung Eberhard Kliem

Vor 100 Jahren wurde Hans (Jochen) Brennecke geboren

# Erinnerung an den Mitbegründer der DGSM

**Seine Person und sein Wirken sind mit der „Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte“ (DGSM) untrennbar verbunden. Jochen Brennecke entwickelte bereits 1962 den Plan zur Gründung einer historischen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte und setzte ihn in die Tat um.**

Von Eberhard Kliem

Freilich sollte es noch fast zehn lange Jahre dauern, bis am 6. März 1971 im Düsseldorfer Institut für Medizingeschichte unter Vorsitz von Professor Hans Schadewaldt die DGSM ihre Gründung erlebte und bald danach die erste Nummer der Zeitschrift „Schiff und Zeit“ im Koehler-Verlag erschien. Folgerichtig wurde Jochen Brennecke auch das erste Geschäftsführende Vorstandsmitglied der DGSM und über lange Jahre der Chefredakteur von „Schiff und Zeit“. Sein beeindruckendes Archiv – Grundlage von weit über hundert schifffahrtshistorischer Bücher, wie der Katalog der Deutschen Nationalbibliothek dokumentiert – erwies sich als unschätzbarer Vorteil für eine gedeihliche Fortentwicklung von Gesellschaft und Zeitschrift. Der Verbleib dieses Archivs nach dem Tod seines Begründers ist für den Vorstand der DGSM eine aktuelle Frage.

In Dessau am 12. April 1913 geboren, bleibt Jochen Brenneckes Elternhaus und seine Jugend bis heute im Dunkeln. In einem späteren Brief berichtet er, dass sein Vater 1928 in die NSDAP eingetreten sei, aber 1938 unter dem Eindruck der Juden-Pogrome wieder austrat und deswegen auch sein „Bürgermeisteramt verloren hat“. Daraus können wir schließen, dass Brennecke aus dem bürgerlichen Mittelstand kam.

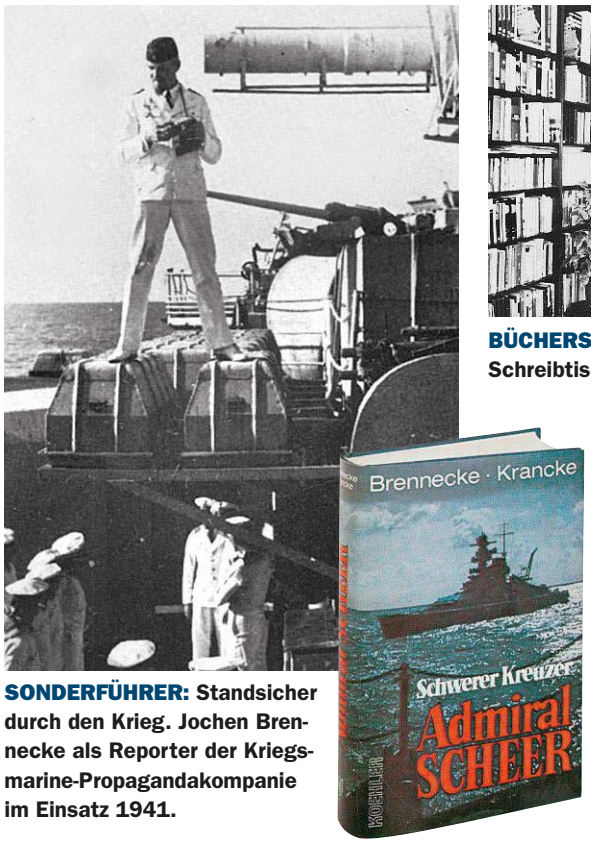
Ein abgeschlossenes wissenschaftliches Studium – möglicherweise der Geschichte – wird nirgendwo erwähnt und ist wohl auch nicht absolviert worden. Darauf weisen später die gelegentlichen Bemerkungen promovierter und studierte Historiker hin, die Brennecke vorwerfen, er würde nur „Geschichten erzählen“, also wissenschaftlich nicht korrekt arbeiten. Ganz offensichtlich strebte Brennecke am Beginn seines Berufsweges eine Ausbildung zum nautischen Of-

fizier an. Er begann seine seemännische Ausbildung auf dem Segelschulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH des Deutschen Schulschiff Vereins (DSV) und auf der PADUA. Ein Berufsunfall – nach eigener Aussage ein Sturz von der Rah aus 18 Meter Höhe – zwang ihn zur Aufgabe des seemännischen und seglerischen Teils seines Berufes. Seine Ausbildung setzte er danach auf Dampfschiffen der Stettiner Reederei Kunstmann fort. Nach dem Beginn eines Studiums der Volkswirtschaft wechselte Brennecke schnell in den Bereich der Pressearbeit. Als Schiffsredakteur der „Pommerschen Zeitung“ in Stettin „machte ich Reisen auf Frachtschiffen deutscher und ausländischer Nationalität der verschiedensten Art mit und war bei jedem Stapellauf dabei“. Zusätzlich gab er einen Pressesonderdienst über die pommersche und internationale Ostseeschifffahrt heraus. In einem persönlichen Bericht schreibt er auch über seine Mitarbeit am Liederbuch des Chors „Holtenauer Knurrhähne“, der damals gerade gegründet wurde.

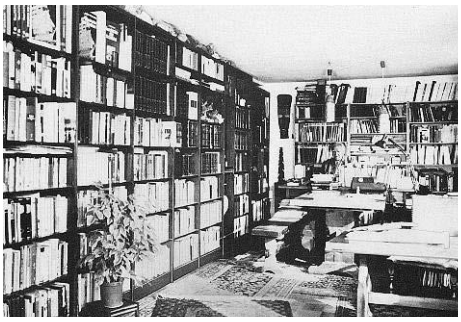
## Nebenbei Kapitänspatent A 5

Als Externer – wegen nicht ausreichender Seefahrtzeit „vor dem Mast“ – machte er nebenbei seine Prüfung zum Kapitänspatent A5. Bald, zu Kriegsbeginn, sollte Brennecke zum Reserveoffizier der Kriegsmarine ausgebildet werden, was bei seinen Vorkenntnissen nahe lag. Noch vor Abschluss der Ausbildung erhielt er die Versetzung als Kriegsberichterstatter (Sonderführer) zur Propagandakompanie der Kriegsmarine. „Ich bereue das nicht, weil ich hier die Möglichkeit hatte, auf fast allen Schiffstypen der Kriegsmarine mitzufahren und die wesentlichen Persönlichkeiten der Kriegsmarine kennenzulernen“, schrieb er später in einem Brief. Und in der Tat war die persönliche Bekanntschaft mit vielen Offizieren, Kommandanten und Admiralen für die spätere Autorentätigkeit von Brennecke ein großes „Pfund“. Gerade in der Nachkriegszeit, als es keinen Zugang zu beschlagnahmten Akten der Kriegsmarine gab, sollten der Kontakt und das Gespräch mit Zeitzeugen die einzige verfügbare historische Quelle werden.

Höhepunkt seiner Tätigkeit als Kriegsberichterstatter war sicherlich seine Mitfahrt auf dem Schweren Kreuzer ADMIRAL SCHEER bei dessen mehrmonatigem, sehr erfolgreichem Einsatz vom 23. Oktober 1940 bis zum 1. April 1941 im Handelskrieg auf allen Meeren. Als Wachoffizier auf der norwegischen Prise STORSTADT eingesetzt, war Brennecke mit verantwortlich für das recht glückliche Ende der Fahrt mit dem Erreichen der Gironde-Mündung. Das Schiff hatte neben 8000 Tonnen Öl übrigens auch 622 Gefangene an Bord, die von den verschiedenen aufgebrachten Schiffen stammten. Während der Fahrt fälschte Brennecke in Zusammenarbeit mit einem norwegischen Fachmann, auch er Gefangener, einen Pass für einen jüdischen Arzt, der diesem das Überleben sichern sollte. Nach der Rückkehr in die Heimat fuhr Brennecke auf vielen Schiffstypen der Marine im Einsatz mit, eine freiwillige Meldung zur U-Bootswaffe, fast am Ende des Krieges, ist heute nicht mehr nachweisbar.




**SONDERFÜHRER:** Standsicher durch den Krieg. Jochen Brennecke als Reporter der Kriegsmarine-Propagandakompanie im Einsatz 1941.



**BÜCHERSCHMIEDE:** Jochen Brennecke am Schreibtisch, inmitten seiner Bibliothek und eines umfangreichen Archivs zur Schifffahrtsgeschichte.

**AUFLAGENSTARK:** Sein bekanntestes Buch über den Schweren Kreuzer ADMIRAL SCHEER erlebte über zehn Auflagen.

Fotos (3): DGSM, Sammlung Eberhard Kliem

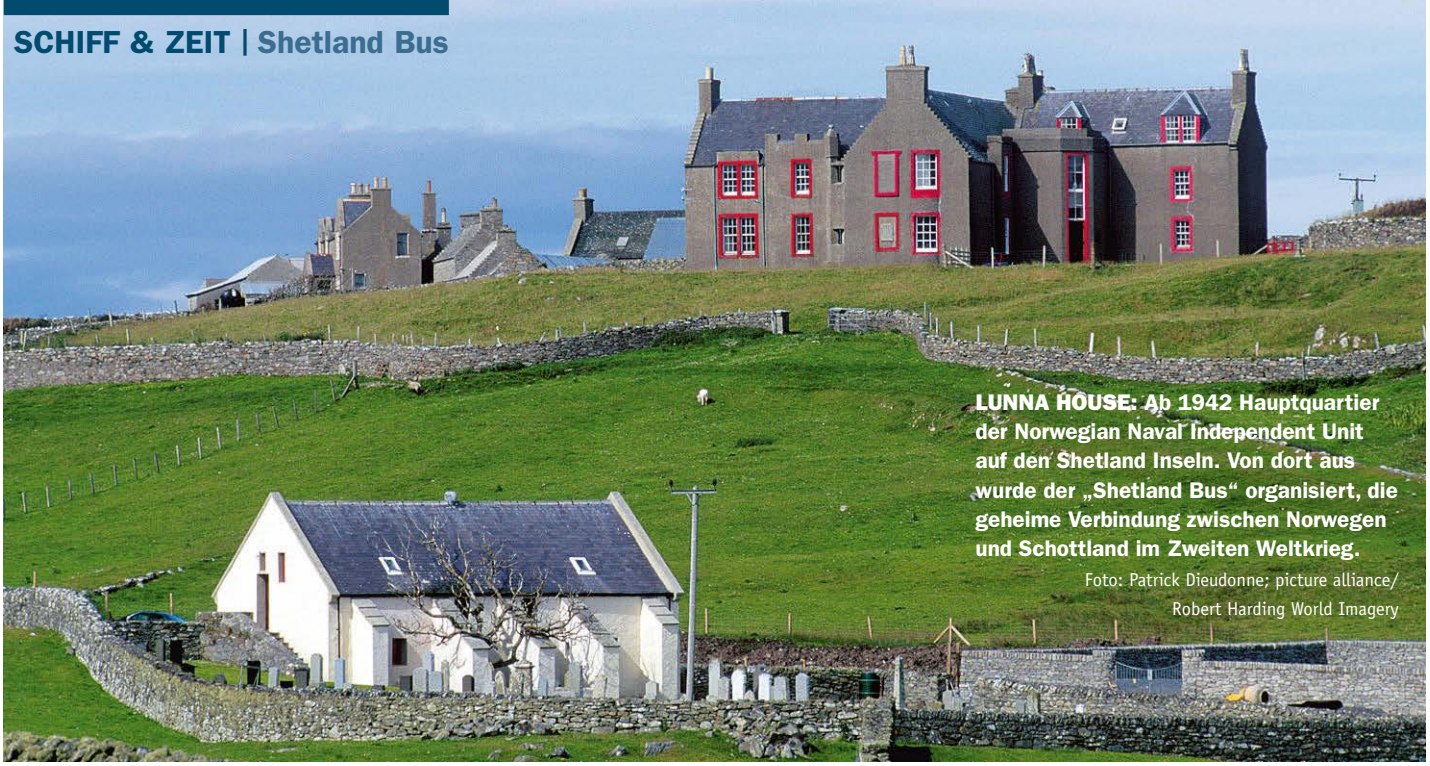
## Der Marine bleibt er treu

Nach dem Krieg blieb Brennecke seiner Verbundenheit mit Schifffahrt und Marine treu. Mit Freunden und Gleichgesinnten gründete er teils mit, teils ohne Erfolg zahlreiche Zeitschriften, arbeitete in maritimen Verlagen mit und trat vermehrt als Autor in die Öffentlichkeit. Unter dem Pseudonym Jens Jansen schrieb er mehrere Bände für die in den 1950er-Jahren sehr populäre Heftreihe „SOS-Schicksale deutscher Schiffe“. Es folgten überaus erfolgreiche Bücher mit mehreren Auflagen über die Schicksale der ADMIRAL SCHEER, des Schlachtschiffes BISMARCK und über den U-Boot-Krieg. Die vermeintlich einseitige Konzentration auf die Kriegsmarine war jedoch nicht Brenneckes Absicht. So wurde zum Beispiel ein Buch über die Tankschifffahrt zum Standardwerk dieser Branche – auch wieder in mehreren Auflagen. Brennecke war ein durchaus streitbarer Charakter. Persönlichen Mut hat er im Krieg bewiesen, ebenso wie in der historischen Auseinandersetzung. Zu pauschalen Verurteilungen, Verunglimpfungen ohne Beweise und vorgefassten Meinungen scheute er keine Kontroverse. Derartige Auseinandersetzungen bestand Brennecke mit kaum zu übertreffendem Fachwissen zumeist unbeschadet. Das brachte ihm nicht nur Freunde ein und führte auch innerhalb des Vorstandes der DGSM zu Diskussionen über den weiteren Weg in die Zukunft.

## Hohes Ansehen im Ausland

Besonders im Ausland genoss Brennecke als Schriftsteller und Marinehistoriker hohes Ansehen. Er freute sich über zahlreiche Ehrungen, persönliche Widmungen und ehrenvolle Nennungen. Mit besonderem Stolz erfüllte ihn die Auszeichnung mit der Cap Horniers Verdienstmedaille, die ihm anlässlich des 40. Weltkongresses der Cap Horniers in Kiel 1984 vom „Grand Mat“ persönlich überreicht wurde – eine sehr seltene Auszeichnung.

Neben seiner großen Liebe zur Seefahrt besaß Brennecke eine hohe musische Begabung und einen ausgezeichneten Sinn für Kunst und Ästhetik. Als er am 18. November 1997 als gläubiger Katholik starb, hatte er allen Grund, auf ein erfülltes und erfolgreiches Leben zurückzuschauen. Die „Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte“ erinnert sich voller Dankbarkeit an den Spiritus Rector ihrer Vereinigung, die er in unnachahmlicher Weise mit seinen Ideen und Vorstellungen bereichert hat. ⚓



**LUNNA HOUSE: Ab 1942 Hauptquartier der Norwegian Naval Independent Unit auf den Shetland Inseln. Von dort aus wurde der „Shetland Bus“ organisiert, die geheime Verbindung zwischen Norwegen und Schottland im Zweiten Weltkrieg.** Foto: Patrick Dieudonne; picture alliance/ Robert Harding World Imagery

Erinnerungstour auf historischer Route

# Nabelschnur der Freiheit

**Während des Zweiten Weltkriegs pendelten zwischen den Shetland Inseln und dem besetzten Norwegen regelmäßig Boote – eine riskante Widerstandsverbindung. Mit einem ambitionierten Segeltörn wird die Nordseeroute jetzt nachgesegelt.** Von Jörg-M. Hormann

Die norwegischen Fischerboote, die immer dann in See gingen, wenn andere zum Schutz vor Sturm und Regen einliefen, waren den deutschen Besatzern in Norwegen, während des Zweiten Weltkrieges, mehr als suspekt. Und sie vermuteten richtig, dass mit ihnen die Verbindung vom norwegischen Festland zum Engländer aufrechterhalten wurde. Da gibt es die moderne Redewendung „Nordsee gleich Mordsee“. Sie galt seinerzeit besonders, nicht nur bei Nacht und Nebel und im Wintersturm, sondern jedes Fahrzeug auf dem Wasser war für die eine wie die andere Seite ein Gefahrenpotenzial. Beseitigung mit Waffengewalt gehörte zu den Mitteln des Klein- und Untergrundkrieges zwischen Norwegern und Deutscher Wehrmacht, der ab 1941 verbissen geführt wurde. Mit den regelmäßigen Bootsfahrten zwischen dem besetzten Land und den englischen Shetland Inseln und Schottland entstand der legendäre „Shetland Bus“, Merkname des Unternehmens der „Norwegian Naval Independent Unit“ (NNIU).

Die hier beschriebenen Rahmenbedingungen, zumindest wettermäßig, wünschen sich die Männer um Skipper Jochen Werne im kommenden Juni sicherlich nicht, ohne sie ausschließen zu können. Vom 1. bis zum 15. Juni wird das Global Offshore Sailing Team (GOST) um Jochen Werne die 800 nautischen Seemeilen, auf dem Turn des historischen „Shetland Bus“, mit einer modernen Hochseeyacht absegeln. Bergen – Shetlands – Orkneys – Scapa Flow – Stavanger – Bergen ist der abzusteckende Kurs.

Bereits im vergangenem Jahr machte das Segelteam von sich reden. Im Februar segelte es ab Brest durch den Englischen Kanal und die Nordsee bis nach Kiel und zwar auf dem Kurs des „Unternehmens Cerberus“, dem Kanaldurchbruch deutscher Schlachtschiffe im Februar 1942. Mit spektakulären Aktionen dieser Art will das Global Offshore Sailing Team an die historische Situation erinnern und vor allem auch der Opfer dieser kriegerischen Aktionen gedenken. Mit dem anspruchsvollen Hochseesegeln in der Nordsee einher gehen diverse Feierlichkeiten zum Gedenken des historischen Geschehens um den „Shetland Bus“. Das englische sowie das norwegische Königshaus sind hier genauso involviert wie die Marinen der seinerzeit beteiligten Länder. Auf deutscher Seite sind die DGSM und das Internationale Maritime Museum in Hamburg dem Global Offshore Sailing Team und ihren Expeditionen ideell verbunden. In der nächsten Ausgabe von SCHIFF CLASSIC wird dem Thema breiter Raum gewidmet.

**GOST YACHT: Mit einer Jeanneau 439 segelt das GOST-Team auf dem Kurs norwegischer Widerstandskämpfer.** Foto: Jeanneau

Übrigens: Die „Norwegian Naval Independent Unit“ (NNIU) wurde ab Oktober 1943 Bestandteil der Königlich Norwegischen Marine und nannte sich fortan „Royal Norwegian Naval Special Unit“ (RNNSU). Mit alliierter Hilfe wurde die kleine Flotte der Fischerboote im Pendelverkehr, durch gut bewaffnete U-Boot-Jäger ergänzt, die sich gebührend zur Wehr setzen konnten. ⚓

# Kommen Sie an Bord!

## ... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:

- ✓ SCHIFF CLASSIC kommt alle drei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Begrüßungsgeschenk das Buch »Gorch Fock«.

## Lesen Sie SCHIFF CLASSIC regelmäßig und holen Sie sich...

## Ihr Geschenk:

Buch »Gorch Fock«

Die Geschichte der Gorch Fock und ihrer fünf Schwesterschiffe. Brillant bebildert und mit fundierten nautischen und historischen Hintergrundinfos.

**GRATIS!**

* nur im Inland
** 14 Ct/Min.

**Ups, Karte schon weg? Dann gleich unter Tel.: 0180 532 1617****

**oder unter www.schiff-classic.de/abo bestellen!**

Panzerkreuzer als maritime Rarität

# Filmkulisse und Besuchermagnet

**Für den Spielfilm „Die Männer der EMDEN“ präsentierte sich der Kreuzer GEORGIOS AVEROFF im Hafen von Piräus als realistische Filmkulisse. Der Panzerkreuzer aus dem frühen 20. Jahrhundert ist einer der letzten seiner Art.**

Von Ronald Hopp

**ENDGÜLTIG FESTGEMACHT:** Panzerkreuzer AVEROFF im Yachthafen von Palaio Faliro, bei Piräus. Position: 37°56'1"N – 23°41'1"O.

Foto: Tilemahos Efthimiadis, Wikimedia Commons

**GEFECHT AUF DER LEINWAND: Der Panzerkreuzer schießt im Balkankrieg eine Backbordbreitseite seiner schweren Artillerie.** Foto: Sammlung Ronald Hopp

Sein für damalige Verhältnisse riesiges Vermögen machte Georgios Averoff als Kaufmann in Ägypten. Als die ersten Olympischen Spiele der Neuzeit 1896 für Griechenland fast unbezahlbar wurden, sprang der Patriot mit Geldern aus seiner Hausschatulle ein und finanzierte das Stadion der Spiele. Nach seinem Tod im Jahr 1898 hinterließ er sein Erbe dem griechischen Staat. Der konnte damit ein Drittel der Baukosten des Panzerkreuzers bestreiten, der zukünftig und bis heute seinen Namen tragen würde.

Der Bau des Kriegsschiffes begann 1909 auf der Werft der Brüder Orlando in Livorno. Italien glänzte damals mit einem sehr guten internationalen Ruf im Bau von Panzerkreuzern. Bereits vier etwa baugleiche Typen verrichteten ihren Dienst in argentinischen Gewässern, zwei lieferten die Italiener an Japan und einen an Spanien. Daneben stattete man die italienische Flotte mit den Panzerkreuzern SAN MARCO, SAN GEORGIO, AMALFI und PISA aus, Letztere beide als Schwesterschiffe der GEORGIOS AVEROFF. Am 12. März 1910 lief der griechische Panzerkreuzer vom Stapel, und seit dem 16. Mai 1911 stand er im Dienst der hellenischen Kriegsmarine.

Der Panzerkreuzer hat die Balkankriege, den Ersten Weltkrieg und auch den Zweiten Weltkrieg überstanden und spielte in der neugriechischen Geschichte eine wichtige Rolle. Im Ersten Balkankrieg besiegte die GEORGIOS AVEROFF unter dem Kommando von Konteradmiral Pavlos Kountouriotis die osmanische Flotte praktisch im Alleingang, wobei ihre Einsatzart in diesem Konflikt vollkommen der eines Schlachtschiffes zweiten Ranges entsprach. Panzerkreuzer sollten eigentlich als Aufklärer vor dem Gros der Flotte oder im Handelskrieg eingesetzt werden. In kleineren Staaten wie Griechenland fungierten sie eher als Schlachtschiff-Ersatz, denn die AVEROFF war zu diesem Zeitpunkt das modernste und kampfkräftigste Schiff der griechischen Flotte.

Die Mittelartillerie war mit acht 19-cm-Geschützen zwar relativ schwer; insgesamt war das Konzept des Panzerkreuzers bei Indienststellung der AVEROFF aber durch die Einführung der neuen Schlachtkreuzer veraltet. Allerdings konnten damals nur wenige Staaten Schlachtkreuzer bauen oder sie sich leisten. Deshalb vermochte die AVEROFF, bis zum Auftreten der S.M.S. GOEBEN auf türkischer Seite ab 1914, die Seeherrschaft in der Ägäis an sich reißen und besonders während der Balkankriege behaupten.

**FLOTTENBEFEHLSHABER: Konteradmiral Pavlos Kountouriotis, Kommandant der AVEROFF, wird im Ersten Balkankrieg Flottenbefehlshaber und später griechischer Staatspräsident.**

Foto: Sammlung Ronald Hopp

## Ungleicher Komfort

Für die friedensmäßige Besatzungsstärke von 670 Mann wurde es besonders in Kriegszeiten sehr eng auf dem Kriegsschiff, weil sich die Mannschaftsstärke auf bis zu 1200 Mann erhöhte. Wie bei Schiffen, die in Italien gebaut worden waren, üblich, war die Unterbringung der Mannschaftsdienstgrade, um es freundlich auszudrücken, eng und einfach. Die Hängematten wurden mit geringen Abständen übereinander angeordnet, wie auf dem heutigen Museumsschiff eindringlich dargestellt.

Deutlich mehr Komfort wiesen die Unteroffiziersdecks auf, hier konnte in festen Kojen geschlafen werden, und der Platz für den einzelnen Seemann war deutlich größer bemessen.

Die Offiziere bekamen überwiegend geräumige Einzelkammern zugewiesen, die auch jedem heutigen Kreuzfahrtschiff Ehre machen würden. Die Offiziersmesse entsprach in Eleganz, Weitläufigkeit und Aus-

stattung den Erwartungen an ein in Italien gebautes Schiff.

Richtig nobel zeigt sich auch heute noch die Admiralskajüte. Intarsienarbeiten schmückten die vertäfelten Wände, und der Raum, den der griechische Flottenbefehlshaber beanspruchte, musste im Mannschaftsdeck für mehr als 100 Mann reichen.

## Das erste Gefecht

Wie viele Schiffe ihrer Zeit, die ausschließlich im Mittelmeer zum Einsatz kamen, besaß auch die AVEROFF einen Balkon am Heck des Schiffes. Zutritt zu diesem Balkon gab es nur aus der Admiralskajüte.

Admiral Pavlos Kountouriotis war in besonderer Weise mit der GEORGIOS AVEROFF verbunden. Zu Beginn des Ersten Balkankrieges war er Kommandant des Schiffes. Er wurde am 19. September 1912 zum Flottenbefehlshaber ernannt und kurz darauf zum Konteradmiral befördert. Er befehligte die griechische Flotte in den entscheidenden Seeschlachten des Ersten Balkankrieges.

**ADMIRALSBALKON:** **Traditionell sind im Heck von Kriegsschiffen die Wohnräume der Schiffsführung untergebracht. Auf ihrem Balkon können Kapitäne und Admirale frische Luft tanken – im Gegensatz zur Besatzung oder den Heizern tief im Schiffsbauch.**

Foto: Ronald Hopp

> **Georgios Averoff: wahrlich ein Patriot. Erst sichert er den Bau des ersten Olympiastadions der Neuzeit 1896, und danach wird sein Vermächtnis für den Bau eines Panzerkreuzers verbraucht.**

Zur ersten Begegnung mit osmanischen Kriegsschiffen kam es am 3. Dezember 1912 in der Seeschlacht von Kap Hellas, vor dem südwestlichsten Punkt der Gallipoli Halbinsel. Die Osmanen liefen unter Ramiz Bey mit ihrer gesamten Flotte, bestehend aus HEIREDDIN BARBAROSSA, TURGUT REIS, MESSOUDIE und ASAR-I TEVFIK, aus den Dardanellen aus, und die Griechen stellten sich mit GEORGIOS AVEROFF, SPETSE, HYDRA und PSARA zum Kampf. Aus einem Liniengefecht entwickelte sich durch die höhere Geschwindigkeit der GEORGIOS AVEROFF ein Gefecht, bei dem sie vor die osmanische Flotte gelangte (Crossing the T) und die Osmanen damit von zwei Seiten unter Feuer kamen.

Admiral Kountouriotis hatte den Befehl, das modernste Schiff der griechischen Flotte nicht zu gefährden. Er befehligte sein Schiff von der offenen Kommandobrücke aus, ignorierte seinen Befehl und signalisierte seiner Flotte: „Achten Sie nicht auf meine Bewegung, ich agiere unabhängig."

Von zwei Seiten unter Feuer genommen, brachen die Osmanen das Gefecht ab und zogen sich unter dem Schutz der Landbatterien in die Dardanellen zurück. Die Schäden und Verluste auf osmanischer Seite waren deutlich höher als auf griechischer Seite. AVEROFF hatte nur drei Treffer erhalten und einen Gefallenen zu beklagen: Der Signalgast Katzitzaris war das einzige griechische Opfer der Seeschlacht von Kap Hellas. Das osmanische Flaggschiff HEIREDDIN BARBAROSSA hatte sieben Tote und 14 Verwundete zu beklagen. Dazu kamen noch acht Tote und 20 Verwundete auf der TURGUT REIS sowie drei Tote und sieben Verwundete auf der MESSOUDIE.

**NOBEL IN MAHAGONI:** **Offizierskammer auf dem Panzerkreuzer mit allem zeitgenössischen Komfort, Schaukelstuhl und eigener Badewanne nebenan.**

**OFFIZIERSMESSE:** **Gesellschaftlicher Treffpunkt. Im Hafen für die feinen Besucher und Gäste der Offiziere und auf See Ruheraum vor der Besatzung für Spiel und Spaß.**

**GANZ LINKS DAS UNTEROFFIZIERSDECK:** **Schlafquartier und Aufenthaltsraum der Unteroffiziere. Jeder hatte eine eigene Koje mit einer Schublade für die persönlichen Dinge.**

**NUR IN HÄNGEMATTEN:** **Mannschaftsdeck mit zwei Lagen Hängematten übereinander. Eng und stickig und in Kriegszeiten mit fast doppelter Belegung.**

Fotos (4) Ronald Hopp

**STÄHLERNE KULISSE: Für den Spielfilm „Die Männer der EMDEN“ dient die AVEROFF als Drehort mit zeitgemäßer Anmutung.**

Foto: Berengar Pfahl Film GmbH

Auf griechischer Seite waren noch die Zerstörer LEON, PANTHIR, IERAX und AETOS an dem Gefecht beteiligt. Sie hatten sich der schnellen GEORGIOS AVEROFF angeschlossen und ihre Bewegungen mitgemacht. Falls das Flaggschiff im Kampf liegen geblieben wäre, hätten sie die Besatzung abbergen können, und falls ein Gegner kampfunfähig geschossen worden wäre, dann hätten sie vorstoßen und ihn mit ihren Torpedos versenken können. Die Griechen nutzten die Fähigkeiten ihrer Schiffe taktisch geschickt und schlugen die Schlacht mit großer Disziplin.

## Taktisch geschickte Ausnutzung

Rund einen Monat später, am 5. Januar 1913, kam es vor der Insel Lemnos zur nächsten Begegnung. Die Griechen waren durch ihre Aufklärung wieder über das Auslaufen und die Stärke der osmanischen Flotte informiert. Etwa drei Stunden nach dem Passieren der Dardanellen hatten sich die Osmanen den Griechen bis auf Gefechtsdistanz genähert. Doch nun entwickelte sich die Seeschlacht von Lemnos zu einer Kopie der Schlacht von Kap Hellas.

Ein anfängliches Liniengefecht wurde zur Verfolgungsschlacht, bei der die GEORGIOS AVEROFF abermals allein operierte und aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeit hinter der Linie des Gegners hin und her zackte und immer wieder Breitseiten abfeuern konnte, während die Osmanen nur mit wenigen Geschützen das Feuer erwidern konnten. Admiral Kountouriotis jagte die osmanische Flotte zwei Stunden lang, bis sie schließlich wieder den Schutz der Dardanellen erreichte. Er konnte allerdings kein gegnerisches Schiff von der Flotte abschneiden oder versenken. Auch diesmal waren die Schäden und Verluste auf osmanischer Seite deutlich größer als auf griechischer. AVEROFF hatte im gesamten Gefecht nur zwei Treffer erhalten, wobei der Schiffstrompeter als einziger verwundet wurde. HEIREDDIN BARBAROSSA erhielt von der AVEROFF mehr als 20 Treffer, wobei große Teile ihrer Artillerie zerstört wurden und 32 Tote sowie 45 Verwundete zu beklagen waren. Die Griechen hatten mit diesem Gefecht die Seeherrschaft in der Ägäis gesichert. Die osmanische Flotte würde die Dardanellen während der Balkankriege nicht mehr verlassen.

## Geschont im Ersten Weltkrieg

Im Ersten Weltkrieg schonten die Griechen ihren Panzerkreuzer AVEROFF, der faktisch bis zum Kriegsende inaktiv blieb. Erst im Januar 1919 fuhr er mit der alliierten Flotte nach Konstantinopel, um den Sieg zu feiern. Im griechisch-türkischen Krieg 1920 bis 1922 unterstützte AVEROFF den Feldzug mit Landungsunternehmen auf der Halbinsel Gallipoli und in Kleinasien. Am Ende dieses verlorenen Feldzugs deckte AVEROFF den Rückzug aus Smyrna. Eine Million Griechen mussten ihre Heimat in Kleinasien verlassen, wo sie seit mehreren Jahrtausenden gesiedelt hatten.

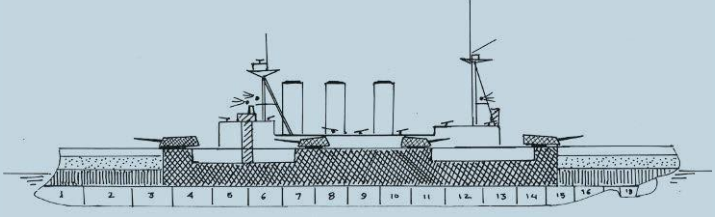
In den zwei Jahren von 1925 bis 1927 wurde die AVEROFF in Frankreich überholt. Als

**„Achten Sie nicht auf meine Bewegung, ich agiere unabhängig.“**

Befehl an seine Flotte: Admiral Kountouriotis während des Gefechtes mit osmanischen Kriegsschiffen in der Seeschlacht von Kap Hellas am 3. Dezember 1912. Gegeben von der offenen Kommandobrücke der AVEROFF an die griechischen Kriegsschiffe.

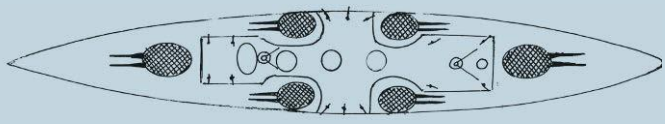
## DATEN Panzerkreuzer GEORGIOS AVEROFF (1911 bis heute)

| | |
|---|---|
| **Schiffstyp** | Panzerkreuzer |
| **Schwesterschiffe** | AMALFI und PISA |
| **Bauwerft** | Werft der Brüder Orlando, Livorno, Italien |
| **Bauzeit** | 1909–1911 |
| **Kiellegung** | 27.12.1909 |
| **Stapellauf** | 12.03.1910 |
| **Indienststellung** | 16.05.1911 |
| **Außerdienststellung** | 01.08.1952 |
| **Länge** | 150 m |
| **Größte Breite** | 21 m |
| **Konstruktionstiefgang** | 7,50 m |
| **Wasserverdrängung** | 9450 t (max. 10 200 t) |
| **Panzerstahl** | Schneider Creusot, Frankreich |
| **Gürtelpanzer** | 200 mm |
| **Deckspanzer** | 175 mm |
| **Geschütztürme** | 140 mm |
| **Antrieb** | 2 x 4 zyl. 3-fach Exp.-Maschine, Ansaldo, Italien<br>22 kohlebefeuerte französische Belleville-Kessel |
| **Leistung** | 22 000 PS auf 2 Schrauben |
| **Geschwindigkeit** | 23,9 Knoten/h (max.) |
| **Bewaffnung** | 4 x 23,4 cm, Armstrong, England (2 Doppeltürme)<br>8 x 19 cm (4 Doppeltürme)<br>12 x 7,6 cm (Schnellfeuerkanonen)<br>4 x 4,7 cm (Schnellfeuerkanonen)<br>3 x 430 mm Torpedorohre (Unterwasser) |
| **Besatzung** | 670 Mann Friedensstärke |



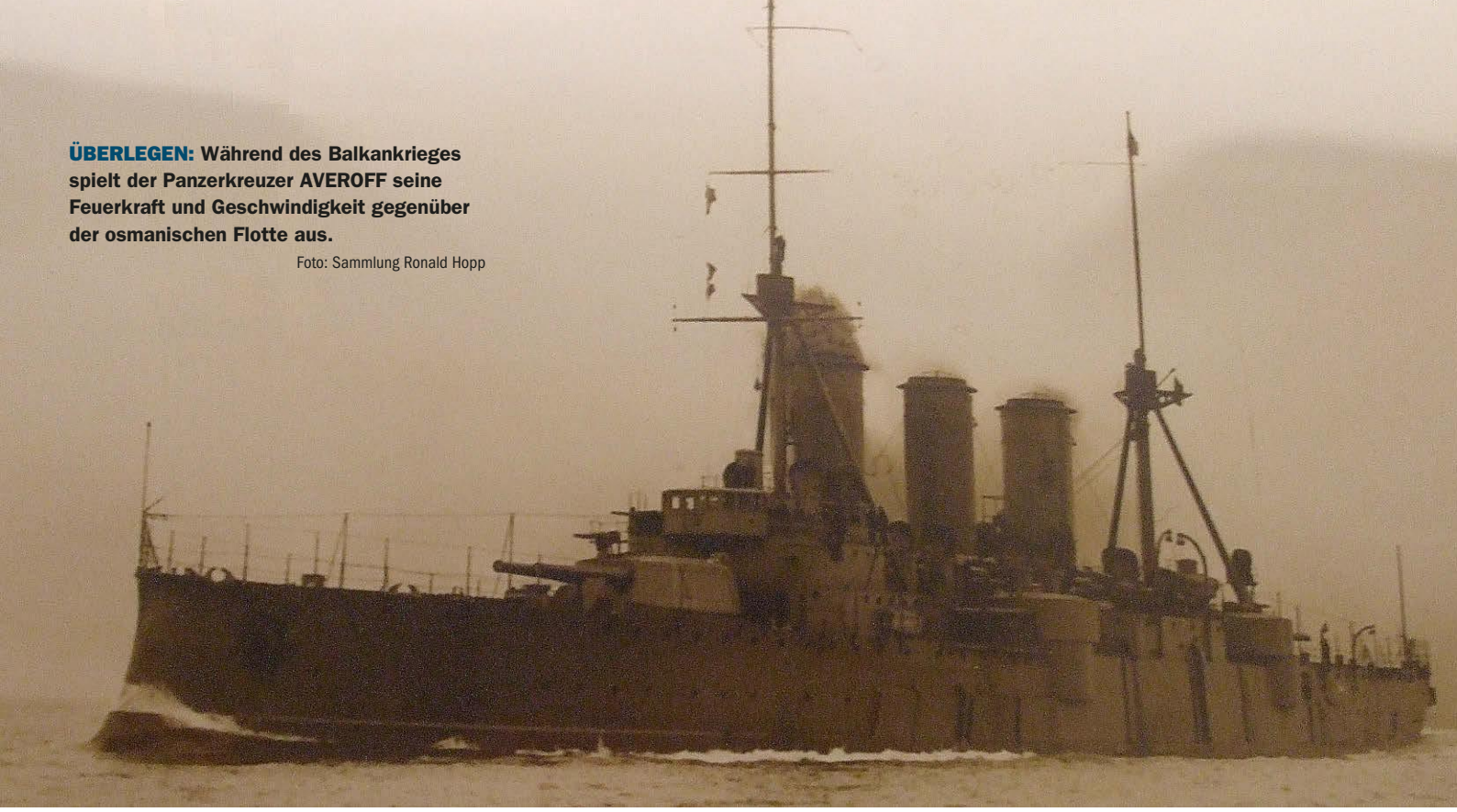
**PANZERUNG: Schematisierte Darstellung der Decks- und Seitenpanzerung.**

Zeichnung: Sammlung Ronald Hopp



**SCHWERE ARTILLERIE: Klassische Aufstellung von Turmgeschützen 1910.**

Zeichnung: Sammlung Ronald Hopp



**ÜBERLEGEN:** **Während des Balkankrieges spielt der Panzerkreuzer AVEROFF seine Feuerkraft und Geschwindigkeit gegenüber der osmanischen Flotte aus.**

Foto: Sammlung Ronald Hopp

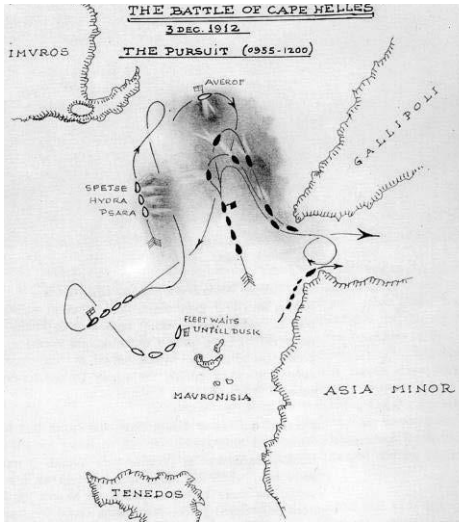
deutsche Truppen bereits vor den Toren Athens standen, gelang der inzwischen vollkommen veralteten AVEROFF am 18. April 1941 die Flucht aus dem Hafen von Piräus, zuerst nach Kreta und dann nach Alexandria. Es sollte dreieinhalb Jahre dauern, bis sie nach Griechenland zurückkehren konnte.

Um die Jahreswende 1941/42 fuhr die AVEROFF, versehen mit britischem Mittelmeer-Tarnanstrich, Konvoy-Sicherung im Indischen Ozean – das erste griechische Kriegsschiff im Indischen Ozean, seit Admiral Nearchos die Ruderschiffe Alexander des Großen dort 2200 Jahre zuvor befehligt hatte. Ende 1942 kehrte sie ins Mittelmeer zurück und blieb bis 1944 in Port Said stationiert.

## Wieder zurück in Piräus

Am 16. Oktober 1944 lief sie in Piräus ein mit Truppen, Lastkraftwagen und Militärgerät auf dem Deck. Eine große Menschenmenge hieß das Flaggschiff der Griechischen Marine willkommen. Im Mai 1945 lag sie vor Rhodos, um den Beitritt des Dodekanes zum griechischen Mutterland und das Ende der italienischen Kolonialherrschaft zu zelebrieren. Bis 1951 lag sie dann, zwar immer noch Flottenflaggschiff, aber inaktiv, im Marinearsenal in Salamis, danach 20 Jahre vor der Unteroffiziersschule von Poros.

Aus sentimentalen Gründen konnte sich die Griechische Marine nicht entschließen, das Schiff abwracken zu lassen. So gammelte die GEORGIOS AVEROFF insgesamt mehr als 30 Jahre vor sich hin, ohne dass eine Entscheidung über ihr Schicksal getroffen wurde.




**BREITSEITEN AUF DIE OSMANEN:** **Das Gefecht von Kap Hellas entwickelt sich für die griechischen Kriegsschiffe vom Liniengefecht zur Verfolgungsschlacht.**

Zeichnung: George Cremos, Hellenic Navy

1984 wurde der Panzerkreuzer erstmals der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. 60 000 begeisterte Griechen stürmten das Schiff. Aufgrund dieser allgemeinen Akzeptanz fällte die griechische Admiralität im Juni 1985 die Entscheidung, das Schiff als historisches Monument zu erhalten, und der langwierige Prozess der Restaurierung begann. Seit Oktober 1985 liegt die GEORGIOS AVEROFF als Museumsschiff an der Trokadero Marina im Athener Ortsteil Paleo Faliro, sechs Kilometer östlich von Piräus.

Die Restaurierungsarbeiten sind bis heute nicht abgeschlossen. An Bord gibt es Wohnräume für die Instandsetzungscrew, die größtenteils aus Marineangehörigen besteht. Um die GEORGIOS AVEROFF wird ein Schifffahrts- und Marinemuseum aufgebaut, in dem diverse Schiffe mit Bezug zur griechischen Geschichte versammelt werden. Unter anderem werden dort der Nachbau einer antiken Trireme und ein Zerstörer der Fletcher-Klasse als Großobjekte präsentiert.

Für die Griechen ist die GEORGIOS AVEROFF ein Schiff, das den Lauf der Geschichte verändert hat, ein Symbol der Freiheit und ein Nationalheiligtum. Obwohl sie sich seit mehr als 60 Jahren nicht mehr in Dienst befindet, führt sie noch immer die Seekriegs- und Admiralsflagge der Griechischen Marine.

Heute ist die GEORGIOS AVEROFF der letzte noch existierende Panzerkreuzer und steht beispielhaft für eine Kriegsschiffsklasse vom Beginn des 20. Jahrhunderts. ⚓

**Ronald Hopp.** Die berufliche Tätigkeit als selbstständiger Unternehmensberater und private Reisen führten den 56-Jährigen bisher in mehr als 100 Länder der Erde. Das Mitglied des Vorstands der DGSM leitet die Regionalgruppe NRW. Sein Studium der Geschichte, Geographie und Erziehungswissenschaften führte zu Berufsabschlüssen als Philologe und Kommunikationsorganisator.

EDITORIAL

# Winkspruch vom SIGNALGAST: „Alles neu“

Liebe Mitglieder der DGSM, verehrte Leserinnen und Leser, wenn Sie dieses Magazin in Händen halten, werden die Mitglieder der DGSM zunächst an einen Irrtum denken. Ein ungewohnter Zeitschriftenname – erst beim zweiten Hinsehen entdecken Sie im Untertitel den bekannten Schriftzug Schiff & Zeit und das Logo der DGSM.

Und beim Blättern werden Sie feststellen: Es ist alles anders als gewohnt – frischer, zeitgemäßer, kurzweiliger und mit einem weit größeren, farbigen Bildanteil, dennoch anspruchsvoll vom Inhalt und wissenschaftlich fundiert. Das Magazin ist ansprechender und letztlich gehaltvoller geworden. Es spricht ein breiteres Lesepublikum an. Ich hoffe, Ihnen gefällt der neue progressive Auftritt Ihrer „Schiff & Zeit“. Ich wünsche Ihnen schon jetzt weiterhin viel Lesevergnügen! Schreiben Sie uns gerne Ihre Meinung zu unserem neuen Magazin.

Der gewohnte Verlag konnte den Forderungen der DGSM nach Modernität im Rahmen verfügbarer finanzieller Mitteln nicht entsprechen. Wir mussten uns in gegenseitigem gutem Einvernehmen trennen. Gleichzeitig hat unser bewährter Chefredakteur, Dr. Jan Heitmann, seine Tätigkeit nach vielen Jahren der redaktionellen Arbeit für „Schiff & Zeit“ aus beruflichen Gründen aufgegeben. Die DGSM dankt ihm herzlich für seine herausragende Arbeit.

Zusammen mit Jörg-M. Hormann, der bereits die Redaktion unseres SIGNALGAST und der Web-Seite übernommen hatte, wurde ich vom Vorstand beauftragt, einen neuen Verlag und einen neuen Redakteur für die „Schiff & Zeit“ zu suchen.

Wir haben den deutschen Markt der Zeitschriftenverlage sondiert und viele Gespräche geführt. Erst das Zusammenkommen mit dem GeraMond Verlag, München, führte nach Wochen zu einem ausgehandelten Vertrag, der gemeinsamen Interessen entspricht, die Herausgeberschaft der DGSM garantiert und keinerlei wirtschaftliches oder verlegerisches Risiko für die DGSM beinhaltet. Der Vertrag wurde am 24. Februar des Jahres vom Vorstand einstimmig gebilligt.

Es erwartet Sie ein Magazin, welches (neu!) viermal im Jahr erscheint und (neu!) auch am Kiosk und im Abo erhältlich sein wird. Jede Ausgabe enthält (neu!) bis zu sechs Seiten aktuelles Geschehen der DGSM mit dem „DGSM-Winkspruch“, und zweimal im Jahr wird die interne Mitgliederinformation „Der SIGNALGAST“ (neu!) nur den Mitgliederausgaben beigelegt. Wie gewohnt erhalten Sie als Mitglied das Magazin und den SIGNALGAST kostenfrei zugesandt.

Die Suche nach einem neuen Redakteur war zunächst ergebnislos. Da parallel zu den Verhandlungen mit dem Verlag bereits die erste neue Ausgabe erarbeitet werden musste, erklärte sich Jörg-M. Hormann bereit, auch diese Aufgabe zu übernehmen, die er mit umfassendem Fachwissen und mit Erfolg anpackte. Der Vorstand ist meinem Vorschlag einstimmig gefolgt, Jörg-M. Hormann als Verantwortlichen Redakteur zu beauftragen, sodass der Verlag einen Vertrag mit ihm aushandeln konnte. Das Ergebnis all unserer Bemühungen halten Sie jetzt in Ihren Händen.

*H. Peter Bunks,*
*Stellvertretender DGSM-Vorsitzender*

**Winkspruch.**
**Die Seiten der DGSM in Schiff Classic**

**Redaktion:** Jörg-M. Hormann
**Verantwortlich:**
Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

**Kontaktanschrift der DGSM:**
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
**E-Mail:**
jue.miesler@gmx.de

**Internet:**
**www.schiffahrtsgeschichte.de**
**www.marinegeschichte.de**

AKTUELLES

## Verdienstkreuz für Dr. Walle

**Renommee auf der Brust: Bundesverdienstkreuz 1. Klasse für Fregattenkapitän a. D. Dr. Heinrich Walle.**
Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Am 22. März des Jahres überreichte Jürgen Nimptsch, Bonns Oberbürgermeister, das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse an Dr. Heinrich Walle. Der Fregattenkapitän a. D. und das Mitglied des Beirates der DGSM hat seit seiner Auszeichnung mit dem Verdienstkreuz am Bande im Jahr 1987 „sein Engagement im militärhistorischen Bereich fortgeführt und gesteigert“, wie die Laudatio auf ihn präsentiert.

Von 1963 bis zu seiner Pensionierung Ende 1994 diente Heinrich Walle als Offizier in der Deutschen Marine und seit 1979 vornehmlich als Historiker am Militärgeschichtlichen Forschungsamt der Bundeswehr (MGFA). Der Schwerpunkt seiner beruflichen Tätigkeit lag in der Gestaltung von Ausstellungen über den militärischen Widerstand gegen das NS-Regime und über deutsche Soldaten jüdischen Glaubens im Ersten Weltkrieg.

„Durch sein vielfältiges Engagement trägt er in besonderem Maße dazu bei, Geschichte im öffentlichen Leben wahrnehmbar zu machen und zu erhalten. Er scheut sich nicht, Mythen einer verklärten Geschichte aufzubrechen und somit einer Legendenbildung vorzubeugen. Damit leistet er auch einen Beitrag, ein modernes und realistisches Bild Deutschlands im Ausland zu erreichen …“

**Genügend Platz ist in der Straße von Gibraltar vorhanden. Dennoch steht dieser Leuchtturm nicht ohne Grund dort.** Foto: Klaus Laleike

MARITIME KÜSTENEXKURSION

# Studienfahrt nach Gibraltar

Einige Studienreisen zu Zielen mit maritimem Umfeld hat DGSM-Mitglied Werner Rutz, emeritierter Professor, früher in Bochum und heute in Göttingen ansässig, schon oft angeboten. Seine neueste, von ihm zusammengestellte Exkursion für das Jahr 2013, „Gibraltar und die spanischen Häfen am Eingang zum Mittelmeer – eine maritim orientierte Küstenexkursion", präsentiert dieses Mal die DGSM-Regionalgruppe Niedersachsen-Bremen.

Werner Rutz hat diese und andere landes-, kultur- und wirtschaftskundliche Reisen in verschiedene Mittelmeerländer bereits mehrere Male durchgeführt. Bei der von ihm organisierten und persönlich geleiteten Reise handelt es sich nicht um eine Erholungsreise mit dem Nebeneffekt einiger fachlicher Informationen. Vielmehr verlangt das Programm gelegentlich kleine Anstrengungen. Es wird das Bemühen deutlich, im gegebenen Zeitrahmen die Besonderheiten – hier bezogen auf den maritimen Interessensbereich – zu vermitteln.

Reiseveranstalter im rechtlichen Sinne ist die Auslandsgesellschaft NRW in Dortmund, ein vom Land Nordrhein-Westfalen gefördertes Bildungsinstitut, das eine Reisebürolizenz besitzt und damit die gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen abschließt, den Zahlungsverkehr abwickelt und bei allem keinen Gewinn erzielen darf.

Wer das beschriebene Angebot prüfen will, fordert bitte von der Auslandsgesellschaft NRW, Steinstr. 48, 44417 Dortmund (Tel. 0231/8 38 00-48, Fax 0231/8 38 00-40, E-Mail: schiolko@agnrw.de) ein ausführliches Faltblatt an, das weitere Einzelheiten, die Anmeldemöglichkeiten sowie die Zahlungsabwicklung beschreibt. Für Reiseteilnehmer werden die Reisebedingungen der Auslandsgesellschaft NRW gültig, die ebenfalls dort angefordert werden können.

**Überblick**

**Termin:** 21.–28.10.2013
**Reise-Nr.:** 5/13-024
**Dauer:** 8 Tage
**Preis:** knapp unter 1000 € (mit Flug und Übernachtungen, Halbpension, Busfahrten in Spanien, Eintrittskosten und Reiseleitung)
**Teilnehmer:** 12 (min.) bis 18 (max.)
**Unterkunft:** in La Línea de la Concepción (einfaches Hostal) in Algeciras (einfaches Geschäftsreisehotel)

Das Programm der Küstenexkursion (Programm siehe Website der DGSM: www.schiffahrtsgeschichte.de/Regionalgruppe Niedersachsen-Bremen) lässt erkennen, dass es anstrengende Tage gibt. Daher sollten die Teilnehmer in guter gesundheitlicher Verfassung sein.

**Alte und neue Welt: Säulen des Herakles als Monument. In Gibraltar symbolisiert es die zwei Welten. Hier die Seite der alten Welt, zum Mittelmeer ausgerichtet. Die Gegenseite weist auf den Atlantik.** Foto: Klaus Laleike

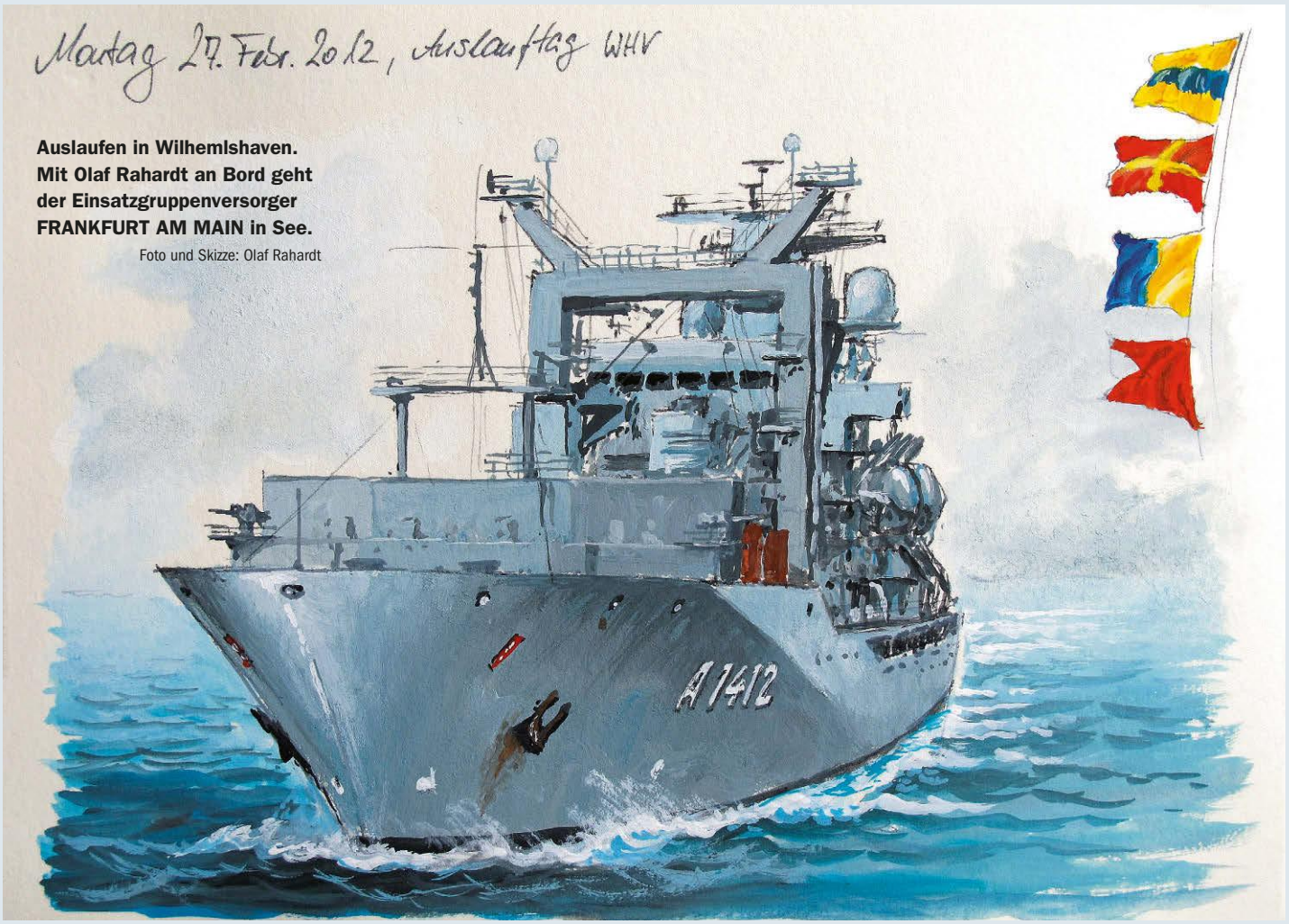
NEU ERSCHIENEN

# Jahrbuch 2012

Es ist gute Praxis, im ersten Teil des Jahrbuches der DGSM die Vorträge der zurückliegenden Jahresversammlung, 2012 in Schleswig, zu veröffentlichen. Dem Tagungsort geschuldet, war das damalige Generalthema den Wikingern gewidmet. Entsprechend finden sich im Jahrbuch zum Beispiel Beiträge der Direktorin des Haitabu-Museums, Betrachtungen zur späteren Wikinger-Rezeption, Ableitungen aus den Sagas zum realen Wikinger-Leben und zur Wikinger-Begeisterung des Marinemalers Claus Bergen.

Der zweite Teil des Jahrbuches beschäftigt sich mit Themen, von deren besonderem Interesse für maritim Begeisterte die Herausgeber überzeugt sind. Um nur einige zu nennen: Wie hat die britische Nachrichtenaufklärung im Ersten Weltkrieg die Seekriegsführung beeinflusst? Können wir aus der Geschichte des Schiffbruchs des Apostel Paulus navigatorische Schlüsse ziehen? Wo sind die Akten gelagert, die sich insbesondere mit der deutschen Schifffahrts- und Marinegeschichte befassen? Mitglieder der DGSM erhalten ein durch den Mitgliedsbeitrag bezahltes Exemplar per Post. Entstanden ist ein ansprechendes Jahrbuch mit interessanten Artikeln, die die Herausgeber Kathrin Orth und Eberhard Kliem in bewährter Zusammenarbeit mit dem Verlag Isensee in Oldenburg zusammengestellt haben. Alle Artikel erfreuen den Betrachter mit einer farbigen Bebilderung.

**Kathrin Orth, Eberhard Kliem (Hg.): Jahrbuch 2012 der DGSM. 166 Seiten, zahlreiche farbige und S/W-Bilder, Isensee-Verlag Oldenburg, ISBN 9783899959543**




**Auslaufen in Wilhelmshaven. Mit Olaf Rahardt an Bord geht der Einsatzgruppenversorger FRANKFURT AM MAIN in See.**
Foto und Skizze: Olaf Rahardt

SCHIFF CLASSIC IM GESPRÄCH MIT OLAF RAHARDT

# Die Kunst, von der Kunst zu leben

**Olaf Rahardt, 48, gerade von einem Turn mit einem Marineschiff zurück, treffen wir in seinem Atelier in Rudolstadt. Wie agiert der Marinemaler bei Fertigung und Marketing seiner Werke? Fragen von der Schiff-Classic-Redaktion.**

**Schiff Classic: Herr Rahardt, wie kommt ein „Badegast", so die Benennung eingeschiffter Zivilisten an Bord von Kriegsschiffen, auf ein aktives Kampfschiff der heutigen Deutschen Marine, das seit zehn Jahren Einsätze fährt?**

**Rahardt:** Der Einsatzgruppenversorger FRANKFURT AM MAIN (FRT) gehört zur Klasse der größten Schiffe der Deutschen Marine, und die großen Schiffe aller Marinen sind und waren immer ein ganz besonderes Motivfeld der Marinemalerei. Auch „A vierzehn zwölf" soll als Gemälde umgesetzt werden. Letztlich ist meine Reise beim Einsatz- und Ausbildungsverband zusammen mit den Fregatten HESSEN und EMDEN eine Motivstudienreise gewesen. Dazu eingeladen haben mich die Deutsche Marine und im Speziellen Fregattenkapitän Heiko Rottmann, Kommandant der FRANKFURT AM MAIN. Es war übrigens nicht meine erste Motivrecherche mit der Marine und wird wohl auch nicht meine letzte gewesen sein.

**Was stand denn so auf dem Programm des Turns, der in Wilhelmshaven im Februar begann? In der Jahreszeit ist die Nordsee ja nicht gerade reisefreundlich.**

Ich habe diesmal Wettersituationen auf See erlebt, die für mich erstmalig waren. Das gilt besonders für den tagelangen Nebel – „Dicke Suppe" –, der ohne moderne Navigationsmittel jede Seefahrt zu Erliegen bringt. Man konnte noch nicht einmal das

**Olaf Rahardt**
gehört zu den wenigen aktiven und mit ihren Werken präsenten Marinemalern in Deutschland. Die Modellbaufans kennen seine künstlerische Handschrift von den Kartonbildern der maritimen Modellbausätze der Firma Revell. Die Deutsche Marine und viele private Liebhaber seiner Gemälde sind sein Kundenstamm. Oft wird der DGSM Regionalleiter für Thüringen gebeten, für seine Studien der Realität der Seefahrt mitzureisen. Aus Skizzen und Eindrücken entstehen dann, zu Hause in Rudolstadt, seine Gemälde.
*www.marinemaler-olaf-rahardt.com*

**Realität und Skizze. Die HESSEN beim Leinenmanöver mit der FRANKFURT AM MAIN während der Fahrt im dichten Verband – eine schwierige Situation bei diesem Seegang.**

Foto und Skizze: Olaf Rahardt

Heck der FRT erkennen. Nach dem Auslaufen waren Hamburg, Portsmouth, Bergen und Lissabon Stationen der Fahrt mit längeren Landaufenthalten. Recht angenehm in Erinnerung ist mir dazu unser Liegeplatz in der norwegischen Hafenstadt Bergen. Am Kreuzfahrtterminal direkt neben der Innenstadt. Ansonsten funktionale Tristesse militärischer Hafenanlagen und in Hamburg am Ars… der Welt.

**Und in See?**

Wenn kein Nebel war, war's kalt und verregnet, aber spannend. Bei einem solchen Übungsverband passiert dauernd Interessantes für das Marinemalerauge zum Skizzieren und Fotografieren. Zum Beispiel das Betanken der zwei Fregatten bei hochgehender See, natürlich gleichzeitig, oder Schießübungen derselben. Dann die sehr unterschiedlichen Manöverübungen an Bord und im Verband gemeinsam in See. Die ganze Palette – vom Stromausfall über Feuer an Bord bis hin zum „Mann über Bord"-Manöver und so weiter. Bei uns beiden, der Besatzung und mir, kam keine Langeweile auf.

**Als Marinemaler an Bord eines Einsatzgruppenversorgers (EVG) sind Sie in der allerbesten Gesellschaft mit Willy Stöwer, Hans Bohrdt oder Claus Bergen, die seinerzeit auch als „Badegäste" wochenlang auf Kriegsschiffen unterwegs waren!**

Das war damals wie heute immer noch nicht zum Schaden des Marinemalers. Wie soll der bitteschön seine Motivwelt durch Sehen, Skizzieren und Erleben erschließen, wenn er nicht mitfährt? Nur im Atelier mit Phantasie und anhand von Fotos? Da gibt es die nette Geschichte von Willy Stöwer, den ich übrigens als künstlerisches Vorbild sehr schätze, mit seiner allseits bekannten TITANIC-Illustration von 1912. Da stellt sich die TITANIC hell erleuchtet, mit kräftig qualmendem vierten, reinen Lüftungsschornstein, umgeben von Eisbergen, auf den Kopf. Jeder Filmgucker von heute weiß, dass es so nicht passierte. Na, gut, dass Stöwer nicht an Bord war, sonst würden wir sein „Jahrhundertbild" gar nicht kennen. Also nur ein halbgutes Beispiel. Aber es zeigt schon die Problemstellung von nur Phantasie und Atelier beim Genre der Marinemalerei.

**Was halten Sie von Fotos als Motivgeber und Inspirationsvorlage bei der Marinemalerei?**

Ohne Fotos geht es heute nicht. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts sind sie immer ein brauchbares Hilfsmittel bei der Umsetzung maritimer Motive. Zumal der Augenblick auf See nicht wiederholbar ist. Ein Landschaftsmaler setzt sich ruhig ins Gelände hin und malt, was er sieht. Das versuchen sie mal bei Windstärke Acht auf der Nordsee. Da mag das Motiv der nebenher stampfenden Fregatte HESSEN noch so faszinierend dynamisch sein, aber mit Malen ist da nichts.

**War und ist das maritime Motivfoto ein Wettbewerber des Marinegemäldes? Gibt es da Wertschätzungsunterschiede?**

So wie es die Kunstmalerei im Allgemeinen betrifft, hat auch die spezielle Sparte der Marinemalerei mit dem Aufkommen der Fotografie stark an Wertschätzung verloren. In Deutschland kam da jedoch auch noch hinzu, dass die Marinemalerei sowohl zur Kaiserzeit wie auch im Dritten Reich immer als Propagandamittel missbraucht wurde. Und somit vermutet man in der Öffentlichkeit, oft bis heute, hinter Marinemalerei allein Motive martialischen Schlachtengetümmels auf See. Aber Häfen,

**„Badegast" und Kommandant. Olaf Rahardt (links) und Fregattenkapitän Heiko Rottmann, Kommandant der FRANKFURT AM MAIN. Im Hintergrund die Fregatte HESSEN.**

Foto: Deutsche Marine

Küsten und vor allem die zivile Schifffahrt von der Segelyacht bis zum Frachter gehören genauso zum Motivfeld des Marinemalers.

**Und die Wertschätzung der Marinemalerei heute?**

Da durch die Folgen des Krieges nach 1945 auch die Motive, Vorlagen und nicht zuletzt Abnehmer fehlten, verwundert es wenig, dass in Deutschland, in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sich nur wenige Akteure diesem Genre widmeten. Sie sind gezwungen, sich anfangs auf historische Bildinhalte zu konzentrieren. Doch das Malen ist eine Sache. Die zweite ist das Verkaufen, also die Befriedigung einer Nachfrage nach dieser Art Kunst. Und das ist der Knackpunkt. Viele Jahre fanden Gemälde der neuen Generation der Marinemaler, zu der ich mich zähle, relativ wenig Aufmerksamkeit bei den publizierenden Medien. Das Foto ist und bleibt der Favorit bei den Abbildungen. Sicherlich, es gibt einige wenige Sammler, die das Genre hochhalten, doch die Zeiten eines Saltzmann, Stöwer oder Bohrdt sind Geschichte.

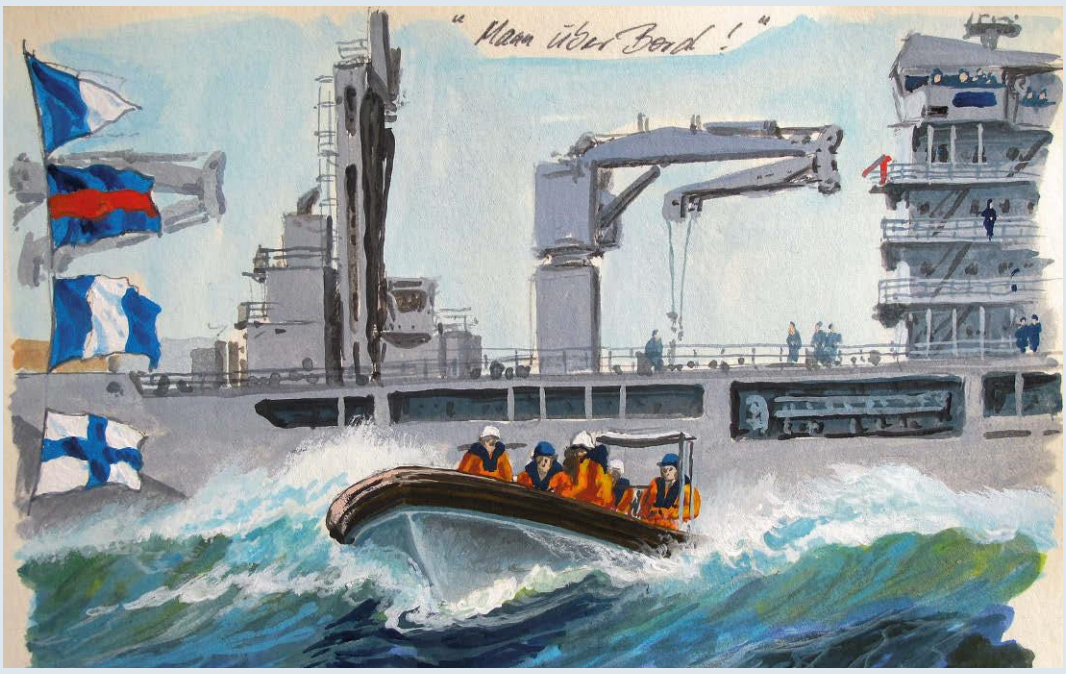
**Herr Rahardt, Sie erwähnen das „Dreigestirn" der Marinemalerei während der Kaiserzeit. Was verbinden Sie mit Carl Saltzmann, Willy Stöwer und Hans Bohrdt?**

Wie schon gesagt, sind es ja nicht nur Schiffe, die dem Maler als Anregungen dienen. Mindestens genauso wichtig sind die Küsten und Häfen, vor denen diese Schiffe ins Bild gesetzt werden. Animiert durch die Malreisen des „Dreigestirns" im Gefolge Kaiser Wilhelms II. an Bord seiner Yacht HOHENZOLLERN, stellt beispielsweise die Schönheit der norwegischen Fjorde auch in meinen Arbeiten wiederholt den Bildhintergrund dar. Dank verschiedener Reisen in den Geiranger- und zum Hardangerfjord vermag das eigene Erleben auch hierbei wesentlich zum Gelingen derartiger Gemälde beizutragen – so wie es damals bereits Saltzmann, Stöwer und Bohrdt zugutekam. Der Berufshintergrund des künstlerischen Autodidakten, zumindest was Stöwer und Bohrdt betrifft, gilt für mich gleichermaßen.

**Marinemalerei als training on the job?**

Nur gut zeichnen und malen können reicht für die Marinemalerei nicht. Fundierte Kenntnisvermittlung in allen Bereichen der Seefahrt mit Technik und Schifffahrt, erlebtes Wetter und erlebte See sind Dinge, die keine Kunstakademie bieten kann. Gut, der Mensch in seiner situationsbezogenen Figürlichkeit gehört zum Handwerksbereich einer akademischen Kunstausbildung und ist oft das Handicap der Autodidakten. Darum geht von den Werken akademisch ausgebildeter Marinemaler wie Claus Bergen oder Felix Schwormstädt so viel Faszination aus, wenn der Mensch beim Motiv eine Rolle spielt. Auch sie konnten nicht ohne „training on the job", begleiteten damals Einheiten der Flotte in See und arbeiteten dabei an Bord. Diese Epoche verkörpert die Glanzzeit deutscher Marinemalerei und stellt für mich die Motivationsbasis eigener Arbeit dar.

**Gebierge aus Segeltuch. Nelsons legendäre VICTORY ist der Motivationsschub zum Malen für den jugendlichen Olaf Rahardt. Immer wieder Erfüllung eines Traums, wenn er sie besichtigen kann.** Foto und Skizze: Olaf Rahardt



**Aus dem Skizzenbuch und in der Realität. „Mann über Bord"-Manöver" als Muss für alle Schiffe des Einsatzverbandes. Gut geübt ist, im konkreten Fall, halb gerettet.** Foto u. Skizze: Olaf Rahardt

Foto und Skizze: Olaf Rahardt

**Faszinierende Motivwelt. Wie zu Willy Stöwers Zeiten, nur mit anderen Schiffen – Fregatte AUGSBURG in einem norwegischen Fjord.**

**Wie sind Sie zur Marinemalerei gekommen?**
Der Funke, welcher das Feuer des Interesses in mir entfachte und die Faszination an Schiff und Schifffahrt auslöste, ging von alten Segelschiffen aus. Gewaltige, kanonenstarrende schwimmende Festungen unter Gebirgen aus Segeltuch wie die VICTORY oder schnelle, formschöne Klipper wie die CUTTY SARK begeisterten mich in der Jugend – genauso wie viele andere auch. Dabei kam bei mir jedoch schnell der Wunsch, selbst Derartiges zu zeichnen und zu malen. Anfänglich bildeten daher die Segelschiffe die Motive meiner Jugend; anhand gedruckter Vorlagen und mit selbstkritischem Blick entwickelten sich die Zeichnungen und kleinen Gemälde in Qualität und Fachlichkeit weiter voran.

**Wie nehmen Sie die öffentliche Wertschätzung Ihrer Arbeit als Marinemaler, Ihrer Gemälde wahr?**
Wie sagt man so schön: auf dem aufsteigenden Ast. In den letzten Jahren ist ein Wandel feststellbar. Mit der massenhaften Verbreitung der Fotografie und den mittlerweile fast unbegrenzten digitalen Speichermöglichkeiten gewinnt das Bewusstsein vom Einzigartigen wieder an Bedeutung. Womit sich erklären lässt, dass die Wertschätzung des gemalten Unikates zunimmt. Dabei vereinen die Themen und Motive der heutigen Marinemalerei nach wie vor Historie und Gegenwart.

**Gilt das auch für Ihre Motive?**
Neben der Darstellung historischer Motive unter Segel und Dampf stellt mittlerweile die Dokumentation zeitgenössischer Seefahrt mit den Arbeitsmitteln der Malerei eine wichtige Zielsetzung meiner Arbeiten dar. Allein schon deshalb bemühe ich mich, den Kontakt zur heutigen Schifffahrt zu halten und nach Möglichkeit eigene Beobachtungen an Bord und auf See in meine Arbeiten einfließen zu lassen. Wie gesagt, das Erleben von Wasser, Wind und Wetter bietet unbezahlbare Eindrücke, die es zu verinnerlichen gilt.

**Und Ihr Traum als Marinemaler?**
Da konnte ich gerade einen realisieren, als wir in Portsmouth festmachten. Dort liegen mit der VICTORY und der WARRIOR gleich zwei Idole meiner Jugend, die ich nun bei „Kaiserwetter" besuchen und vor Ort zeichnen konnte. Einst waren diese alten Schiffe der Auslöser für mein maritimes Engagement. Jetzt ermöglichte die Zusammenarbeit mit den Menschen an Bord das Erleben von Schiffen der Geschichte. Solche Besichtigungen bilden letztlich auch die Grundlage für die gute Qualität späterer Ateliergemälde in diesem Motivumfeld.

**Herr Rahardt, wir danken Ihnen für das Gespräch!**

*Interview: Jörg-M. Hormann*

NACHRUF

# Dr. Hartmut Nöldeke

Am 9. Februar 2013 verstarb unser Ehrenmitglied Flottenarzt a. D. Dr. med. Hartmut Nöldeke im Alter von 87 Jahren.

Dr. Nöldeke war von 2002 bis 2009 Vorstandsmitglied und hat seit insgesamt 31 Jahren in vielerlei Funktionen ehrenamtlich für die DGSM gearbeitet; dafür sagen wir herzlichen Dank. Man muss seine Autobiographie mit dem Titel „Gegenwind und Rückenwind" gelesen haben, um ermessen zu können, wie viel abenteuerliche, erfolgreiche und glückhafte Lebens- und historische Erfahrung der DGSM zur Verfügung standen und nun fehlen.

Der Marinehelfer, Matrose und Marinesanitäts-Oberfähnrich hat vom zerbombten Wilhelmshaven bis zur Schwedenschanze in Stralsund, von der Universität Straßburg bis zum Einsatz in der Adria, vom Mittelmeereinsatz bis zur englischen Gefangenschaft im italienischen Bari Deutschlands schwerste Zeit intensiv miterlebt. 1947 setzte er das Medizinstudium in Würzburg und Hamburg fort, 1951/52 schloss er es ab. 1963 trat er als Stabsarzt in die Bundesmarine ein.

Seine Frau Ingeborg war der ruhende Pol für die Familie, denn der Vater fuhr, wenn er nicht sonst dienstlich abwesend war, als Marinesanitätsoffizier zur See. Eine bessere Zeit für die Familie muss der Aufenthalt in Frankreich und Belgien gewesen sein. Sie erlebte den internationalen Dienst beim Alliierten NATO-Oberkommando SHAPE 1965 bis 1969 sowohl bei Paris wie auch in Casteau in Belgien.

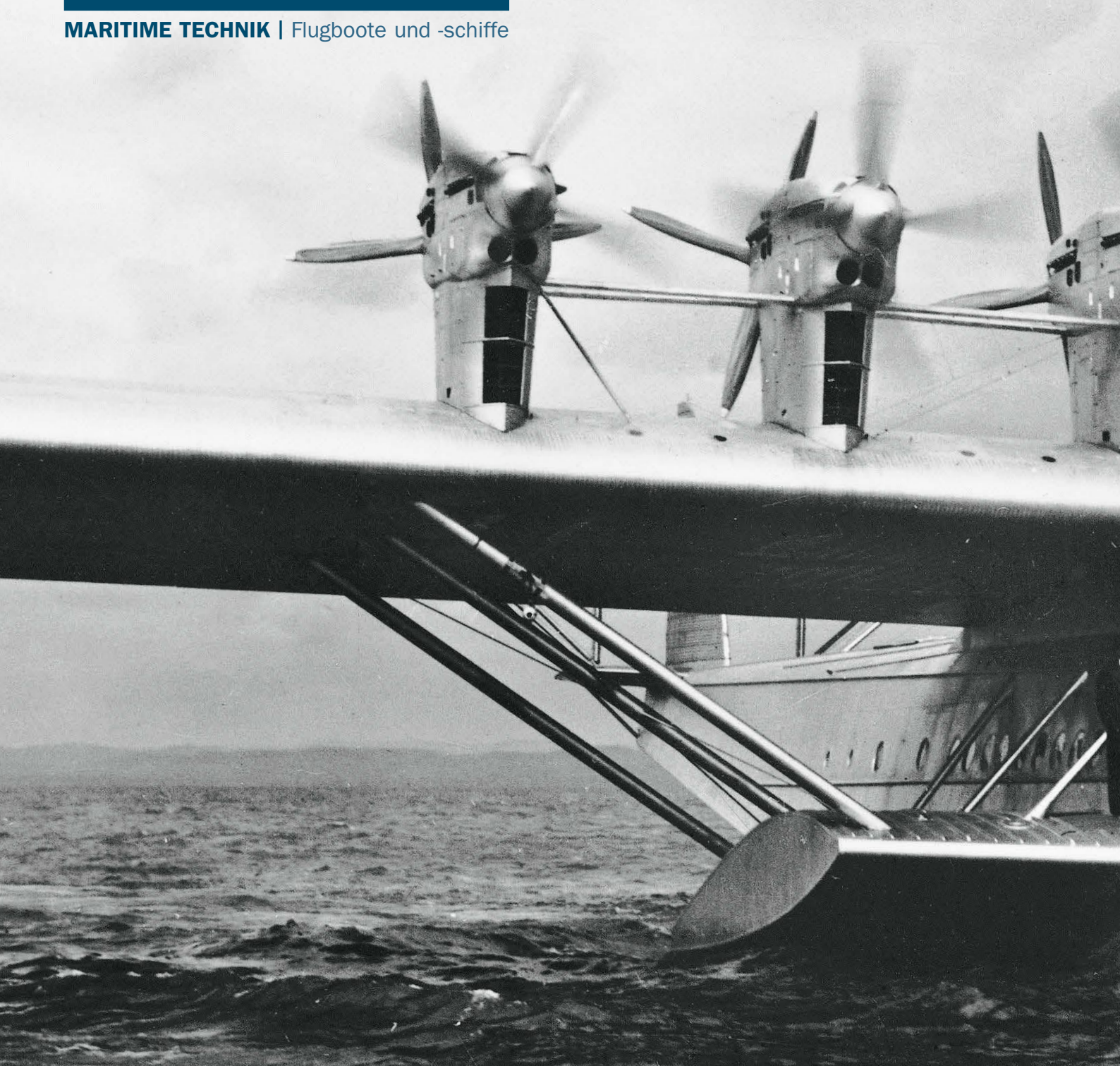
**Dr. med. Hartmut Nöldeke, Flottenarzt a. D.** Foto: Privat

Was Dr. Nöldeke für die Ziele der DGSM bewirkt hat, lässt sich aus seinen über 125 Veröffentlichungen entnehmen. Seine intensive Zusammenarbeit mit der DGSM hat die Gesellschaft gemäß ihrer historischen Zielsetzung gefördert und vorangebracht.

Im Vorwort seiner Autobiographie hat Dr. Nöldeke bescheiden skeptisch geschrieben: „Ob ein Minus oder Plus uns verblieben, zeigt der Schluss." Ich nehme den Gedanken auf: Noch einmal verweise ich auf Wilhelm Busch und denke, nach 87 Jahren steht wirklich kein Minus, sondern ein Plus.

Dr. Nöldeke hatte ein erfülltes und reiches Leben, das nun in Würde geendet hat. Der DGSM werden in Zukunft Rat und Tat des Schiffsarztes mit historisch-wissenschaftlichen Interessen und organisatorischem Können schmerzlich fehlen. Wir trauern mit seiner Frau, die ebenfalls unser Ehrenmitglied ist.

***Sigurd Hess,***
***Vorsitzender der DGSM***

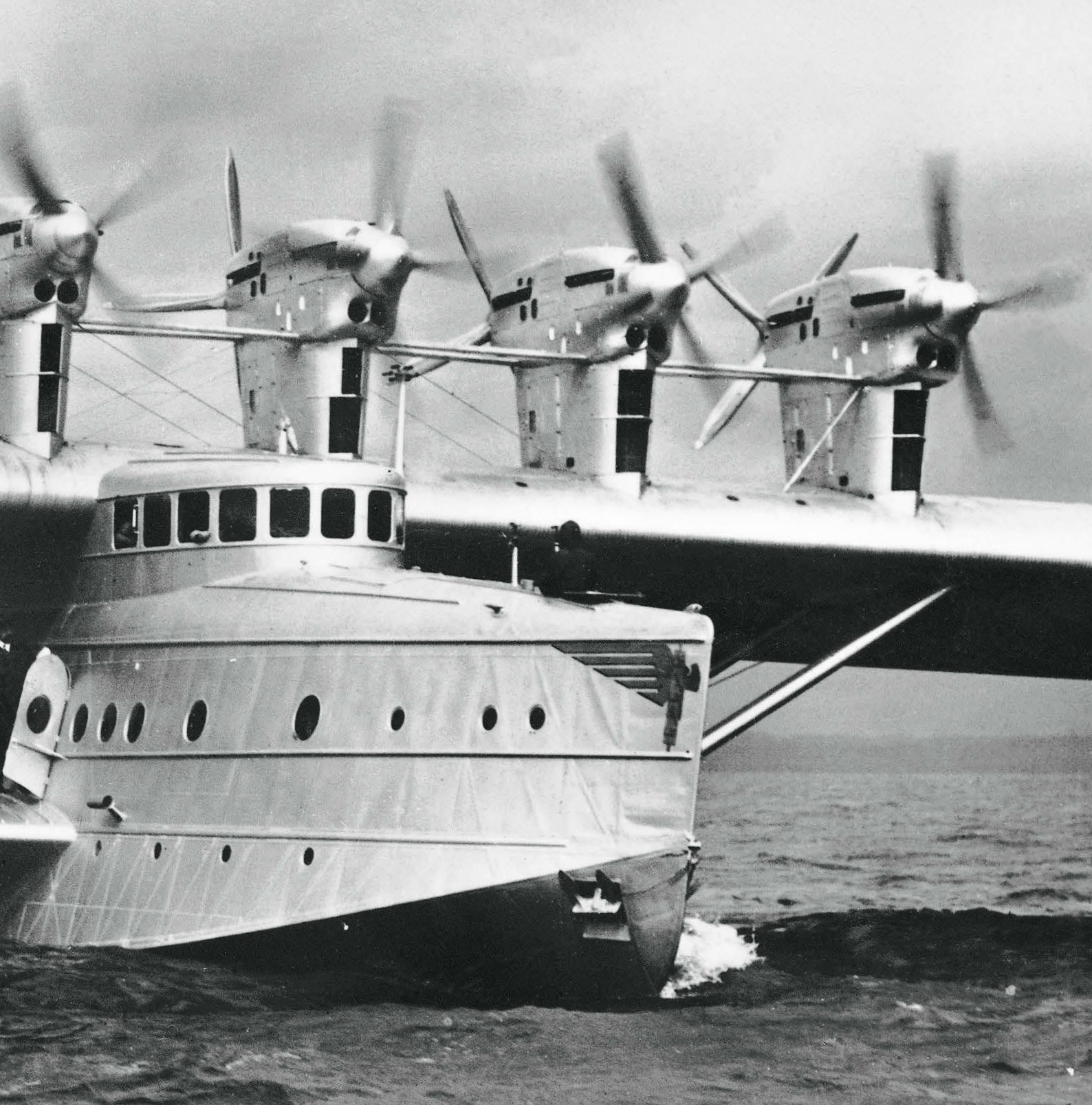


Beginn des Transatlantikluftverkehrs

# Warum Schiffe fliegen

**Immer schneller über den Atlantik: Zwischen den Weltkriegen geht es nicht nur auf, sondern auch in hundert Meter Höhe über den Wellen nach Amerika. So werden Flieger zu Seeleuten und Flugzeuge zu Schiffen.**

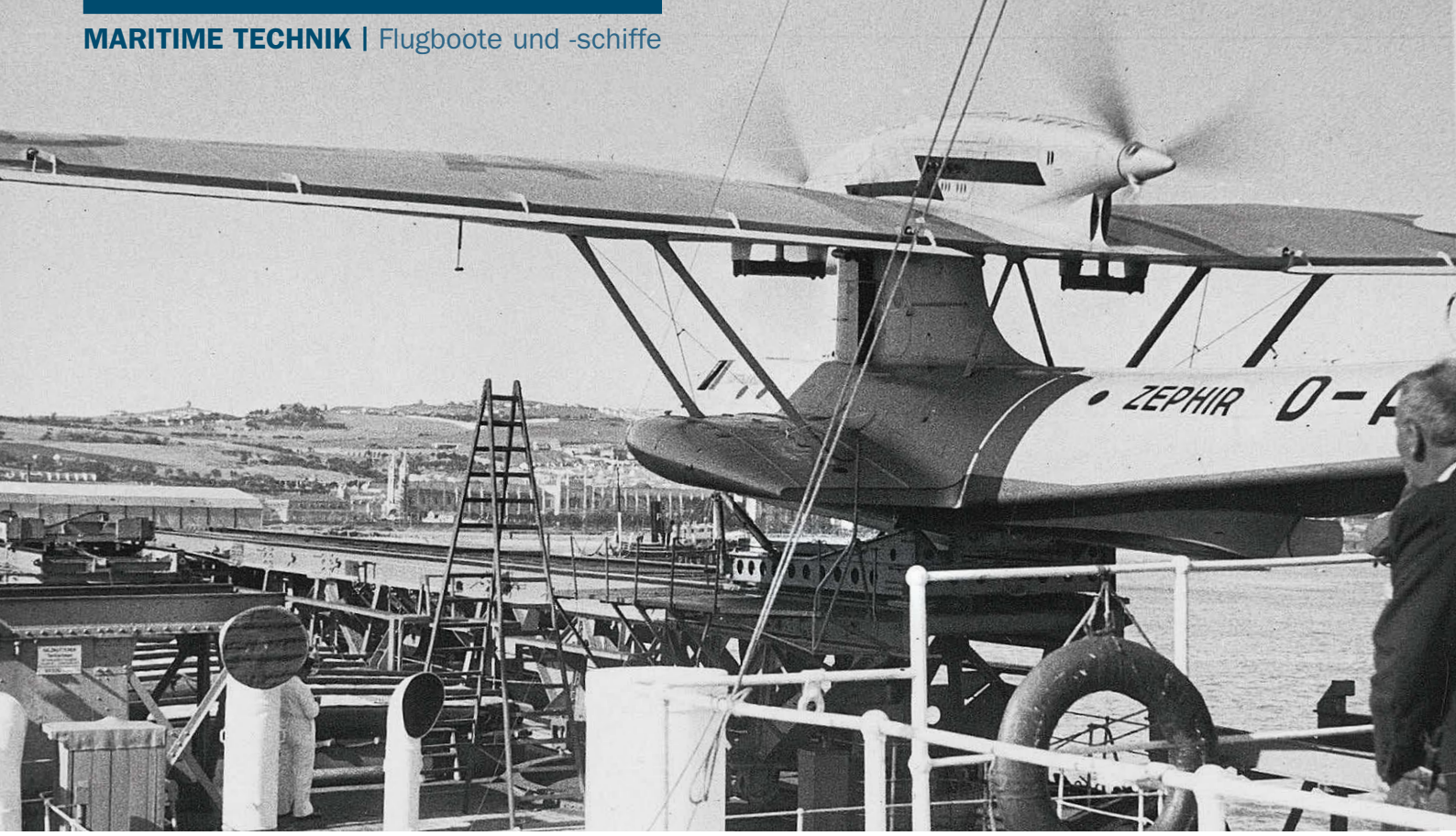
Von Jörg-M. Hormann



# mussten

**ITALIEN WILL MITMISCHEN:** Eine der zwei für Italien gebauten Do X. Sie sollte den Luftverkehr über das Mittelmeer hinweg mit den italienischen Mandatsgebieten in Afrika eröffnen.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann



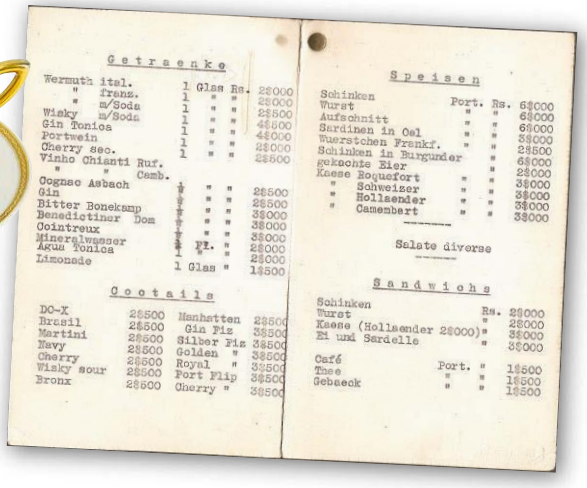

**AUF NACH NEW YORK: Lufthansa Dornier Do 18 ZEPHIR auf den Katapultschlitten des Schleuderschiffes SCHWABENLAND vor Ponta Delgada auf der Azoreninsel Sao Miguel am 6. August 1936.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

New York, 27. August 1931. An diesem Donnerstag, kurz nach elf Uhr, umrundet die Dornier Do X beim mächtigen Brummen ihrer zwölf Motoren die Freiheitsstatue. Sie dröhnt flussaufwärts bis zur Hudson-Brücke. Im weiten Bogen fliegt sie über der Stadt, an der Skyline von Manhattan vorbei, bis zu ihrem Landeplatz im Hafen von New York. Genau vor dem Battery Park, an der Spitze Manhattans, stiebt die Gischt beim Anwassern des Flugschiffes auseinander.

Die Ankunft der Do X in New York wird als Meilenstein der Luftverkehrsgeschichte gefeiert. Bis dahin unvorstellbar, überfliegt ein Großflugzeug, der erste „Jumbo“, der bereits ein Jahr zuvor mit 169 Passagieren an Bord Rekordleistungen erbrachte, mit 14 Mann Besatzung an Bord den Südatlantik, überwindet dann in 16 Etappen innerhalb von 22 Tagen die rund 13 000 Kilometer lange Strecke vom brasilianischen Rio de Janeiro bis nach New York und fliegt neun Monate später, wiederum über den Atlantik, nach Deutschland zurück. Das Geschehen um Claude Dorniers Flugschiff fasziniert die Menschen in Europa und ganz Amerika über viele Monate.

Der Weg zum Erfolg für Claude Dorniers Flugschiff ist steinig. Mit seinem Start auf dem Bodensee zum Flug in die Welt am 5. November 1930 dröhnt die Do X mit ihren zwölf Motoren nicht nur in die Probleme der Weltwirtschaftskrise hinein, sondern auch in ein Abenteuer, das die Nerven aller Beteiligten strapazieren wird. Doch vorher waren ganz andere Probleme zu lösen, wie Claude Dornier in seinem Vortrag „Über Flugschiffe“ von 1931 darstellt: „Unter ‚Flugschiff‘ verstehe ich ein Luftfahrzeug, welches auch auf dem Wasser heimisch ist und zur Beförderung großer Nutzlasten über See dient. Es ist ausgestattet mit einem zentralen, schiffsähnlichen Rumpfe, der mehrere ‚Decks‘ aufweist. Das Flugschiff unterscheidet sich, abgesehen von seiner Größe, von dem normalen Flugzeug dadurch, dass die Grundlage des Dienstes an Bord des Ersteren auf weitgehender Arbeitsteilung beruht und sich möglichst nahe dem Betrieb seegehender Schiffe angleicht. (…) Es ist nicht uninteressant, sich den Stand der Technik zur Zeit des Stapellaufes des ersten Flugschiffes am 12. Juli 1929 zu vergegenwärtigen. Die größte damals erreichte Zuladung eines Luftfahrzeuges schwerer als Luft betrug et-

> **„Zwölf Jahre methodischer Entwicklung waren notwendig, um die Grundlagen für den Bau des Flugschiffes zu schaffen.“**
>
> Fleißarbeit: Claude Dornier im Vorwort zu „Do X, das größte Flugschiff der Welt“



Getraenke

| | | | |
|---|---|---|---|
| Wermuth ital. | 1 Glas | Rs. | 2$000 |
| " franz. | 1 " | " | 2$000 |
| " m/Soda | 1 " | " | 2$500 |
| Wisky m/Soda | 1 " | " | 4$000 |
| Gin Tonics | 1 " | " | 4$000 |
| Portwein | 1 " | " | 2$000 |
| Cherry sec. | 1 " | " | 2$500 |
| Vinho Chianti Ruf. | | | |
| " " Comb. | | | |
| Cognac Asbach | ½ " | " | 2$500 |
| Gin | ½ " | " | 2$500 |
| Bitter Boneksmp | ½ " | " | 3$000 |
| Benediktiner Dom | ½ " | " | 3$000 |
| Cointreux | ½ " | " | 3$000 |
| Mineralwasser | ½ Fl. | " | 2$000 |
| Aqua Tonica | ½ " | " | 2$000 |
| Limonade | 1 Glas | " | 1$500 |

Cocktails

| | | | |
|---|---|---|---|
| DO-X | 2$500 | Manhatten | 2$500 |
| Brasil | 2$500 | Gin Fiz | 3$500 |
| Martini | 2$500 | Silber Fiz | 3$500 |
| Navy | 2$500 | Golden " | 3$500 |
| Cherry | 2$500 | Royal " | 3$500 |
| Wisky sour | 2$500 | Port Flip | 3$500 |
| Bronx | 2$500 | Cherry " | 3$500 |

Speisen

| | | | |
|---|---|---|---|
| Schinken | Port. | Rs. | 6$000 |
| Wurst | " | " | 6$000 |
| Aufschnitt | " | " | 6$000 |
| Sardinen in Oel | " | " | 3$000 |
| Wuerstchen Frankf. | " | " | 2$500 |
| Schinken in Burgunder | " | " | 6$000 |
| gekochte Eier | " | " | 2$000 |
| Kaese Roquefort | " | " | 3$000 |
| " Schweizer | " | " | 3$000 |
| " Hollaender | " | " | 3$000 |
| " Camembert | " | " | 3$000 |

Salate diverse

Sandwichs

| | | | |
|---|---|---|---|
| Schinken | | Rs. | 2$000 |
| Wurst | | " | 2$000 |
| Kaese (Hollaender 2$000) | | " | 3$000 |
| Et und Sardelle | | " | 3$000 |
| Café | Port. | " | 1$500 |
| Thee | " | " | 1$500 |
| Gebaeck | " | " | 1$500 |

**LUXUS AN BORD: Edles Do-X-Porzellan und die Original-Speisekarte.** Fotos: Jörg-M. Hormann

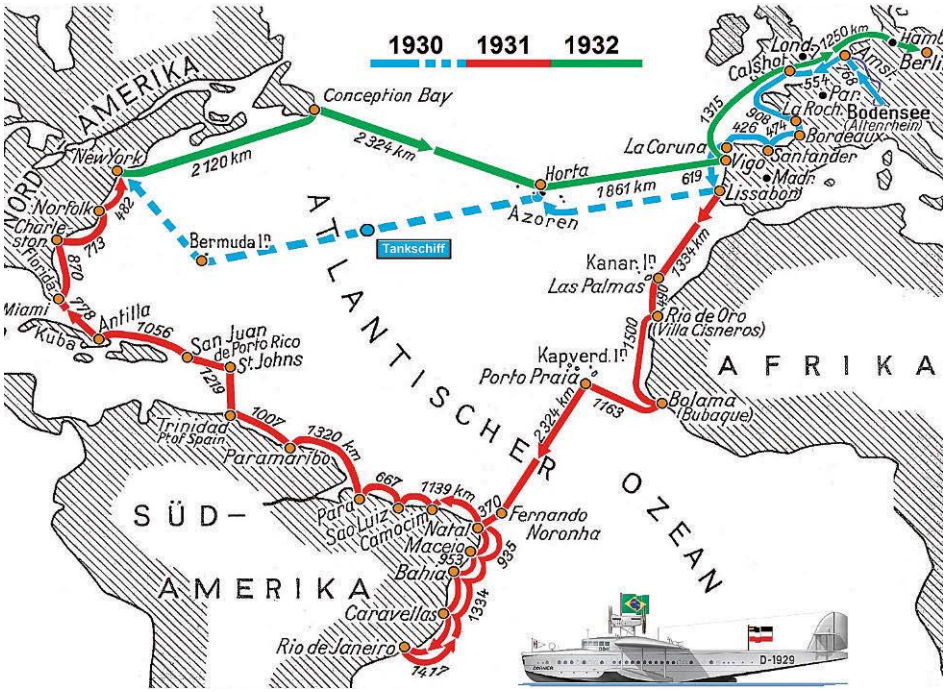
wa 7,5 Tonnen. Sie wurde durch Do X mit einem Schlage auf 23,5 Tonnen, also über das Dreifache, gebracht." Damit spricht der Konstrukteur zwei Aspekte an, die bei Flugschiffen ihren Namen rechtfertigen: Betriebsähnlichkeit eines seegehenden Schiffes und die seinerzeit gigantische Größe des Flugzeuges mit Schiffsrumpf.

## Als Seeschiff deklariert

Beides hatte ganz pragmatische Gründe. Das Flugschiff Do X wird für den internationalen Luftverkehr nicht als Flugzeug, sondern als Seeschiff deklariert. Damit vereinfacht sich bei den seinerzeit komplizierten Luftverkehrsrechten das Anfliegen oder besser Anlaufen internationaler Häfen, weil das anerkannte Seefahrtsrecht gilt. Alle wichtigen Daten des Flugschiffes und der Besatzungsmitglieder kommen deshalb als Eintrag in eine Musterrolle wie bei Seeschiffen. Sie gehört zu den Schiffspapieren, und jedes Besatzungsmitglied erhält ein Seefahrtsbuch. In ihm vermerkt das Seemannsamt persönliche und alle Reisedaten. Zum Beispiel ist das Seefahrtsbuch von Bordwart Ernst Brombeis für die zweite Atlantiküberquerung von New York nach Berlin erhalten. Dort bescheinigt Navigationsoffizier Wilhelm Niemann in Vertretung von Kapitän Christiansen am 21. November 1932 die Abmusterung von Brombeis und die Dienstzeit während der „Atlantik- und Deutschlandflüge" vom 19. April bis 14. November 1932 mit einer Dienstzeit von sechs Monaten und 25 Tagen. Mit der Bestätigung des Seemannsamtes ist das der Rentenversicherungsnachweis für Ernst Brombeis.

Seefahrtsmäßig sind auch die Hierarchie und der Dienst auf der Do X vom Kommandanten Friedrich Christiansen organisiert.

**KARTE** Flugroute der DO X 1




Zeichnung: Jörg-M. Hormann

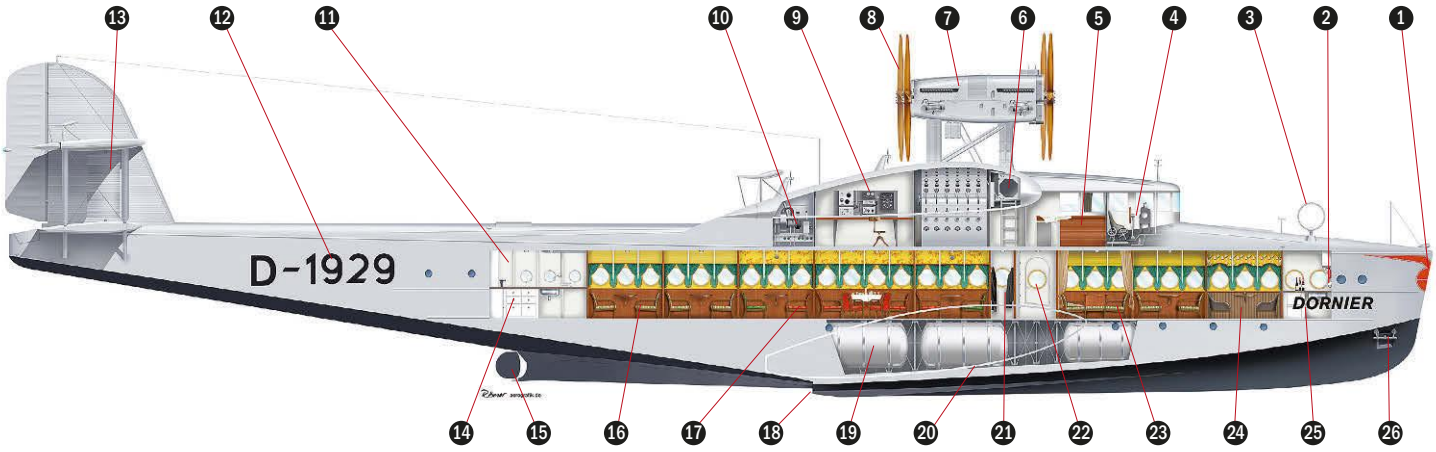
Ständige Wachen mit einem Offizier und zwei Mann gehören genauso dazu wie die Einsetzung von Wilhelm Niemann als seinen Vertreter und 1. Offizier an Bord.

## Drei Kapitäne an Bord

Die Ernennungsbezeichnung „Kapitän" dürfen auf der Do X drei Offiziere führen. Alle drei sind „Schiffer für große Fahrt", wie damals das Patent genannt wird, das zur Ernennung als Kapitän berechtigt. Christiansen legt viel Wert auf seinen Titel, und die unscharfe Trennung von Kommandant und Kapitän irritiert nicht nur die zeitgenössischen Zeitungsleser. Er führt den Berufstitel Kapitän und ist in seiner Dienststellung an Bord der Kommandant der Do X. Wilhelm Niemann, auch Schiffer für große Fahrt, legt auf den Titel wenig Wert. Ihm genügt seine Dienststellung des Navigationsoffiziers auf der Do X, für ihn kurz: N-O „Do X". Der dritte Schiffer für große Fahrt ist Horst Merz. Wie alle von der Luft Hansa ernannten Flugkapitäne für den Transozean-Einsatz hat er in der Seefahrtsschule Lübeck die Schulbank für sein Patent gedrückt. Flugkapitän Merz hat auf der Do X die Dienststellung des 1. Flugzeugführers. Nach Kommandant und 1. Offizier ist die nächste Ebene der Offiziere

**KLEINE SCHWESTER DER DO X: Als Ersatz für den Dornier SUPERWAL gedacht, geriet die viermotorige Do S zur Do-X-Miniatur mit offenem Cockpit. Das war 1930 ein Schritt zurück.**

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann




**INFO** Flugschiff Dornier Do X im November 1930 vor dem Flug nach Amerika

1 Logo der DoFlug Altenrhein
2 Kollisionsschott
3 Richtfunk Rahmenantenne
4 Führerraum mit Doppelsteuer
5 Kommandanten- und Navigationsraum
6 Maschinenzentrale
7 12 x Curtiss-GV-1570-„Conqueror"-Motor
8 Holzpropeller
9 Funkraum
10 Hilfsmaschinenraum
11 Küche (Backbordseite)
12 Zulassungskennzeichen
13 Leitwerk
14 Toiletten (Steuerbordseite)
15 Wasserruder
16 hintere Fluggastkabine
17 Salon
18 Strömungsabrisskante beim Wasserstart (Stufe)
19 Treibstofftanks
18 Strömungsabrisskante beim Wasserstart (Stufe)
20 Flossenstummel, beidseitig
21 Garderobe
22 Einstieg, beidseitig
23 Vordere Fluggast- und Schlafkabine
24 Rauchsalon
25 Bar
26 Anker

Abb.: Michael Römer, Berlin

gleichberechtigt, das gilt für die Flugzeugführer, den Funker und den Maschineningenieur. Auch wenn Horst Merz in späteren Jahren es gern anders darstellt, das Sagen an Bord hat der Kommandant, Kapitän Friedrich Christiansen. Horst Merz fliegt lediglich auf Anweisung und das auch nicht auf allen Teilen der Strecke.

## Viel Treibstoff für Wasserstart

Claude Dorniers Vision der 1920er-Jahre, wirtschaftlicher Luftverkehr ist nur mit großen Flugschiffen möglich, wird die Geburtsstunde der zwölfmotorigen Do X. Rechnerisch benötigt sie für den Etappensprung über den Atlantik nur drei Tage, immerhin zwei Tage schneller als die schnellsten Passagierdampfer, die damals in fünf Tagen über den Nordatlantik jagen.

Die Größe und damit vor allem das Gewicht des Flugschiffes hat es technisch in sich. Denn maximal 52 Tonnen Fluggewicht müssen beim Start den Wassersog am Schiffsboden mit Geschwindigkeitskraft überwinden. Die daraus resultierenden zwölf notwendigen Motoren modernster Bauart der Zeit machen das Flugschiff für eine Atlantiküberquerung zum fliegenden Tank. Zusätzliche Treibstoffbehälter werden dafür eingebaut oder Benzinkanister im Fahrgastraum gestaut. Allein der Flug von Rio nach New York entspricht Claude Dorniers Vorstellungen von Passagier- und Posttransport.

Für Friedrich Christiansen und seine Besatzung sind die Atlantiküberquerungen Expeditionsflüge für das kommende Zeitalter der Transatlantik-Verkehrs mit Flugzeugen. Dazu schreibt er: „Für die Erreichung der denkbar größten Sicherheit im regelmäßigen Flugverkehr sind besonders wichtig die weitgehende Unterteilung der Antriebsmotoren und die Möglichkeit ihrer vollständigen Wartung auch während des Fluges, ferner die Tatsache, dass Navigations- und Kontrollapparate bequem, übersichtlich und in einer bisher noch nie erreichten Vollständigkeit eingebaut werden

**PROTAGONISTEN:** **Do-X-Flugzeugführer Horst Merz, Kommandant Friedrich Christiansen, Ernst Heinkel und Do-X-Navigator Wilhelm Niemann (von links nach rechts).** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

**FÜHRERSITZ LINKS:** **In der Do X und bis heute im Luftverkehr.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

**WELTREKORDFLUG: Am 27. März 1938 liegt die WESTFALEN vor Dartmouth im Englischen Kanal und katapultiert die D-ANHR Richtung Atlantik. Nach 43 Stunden wassert die Do 18 bei Caravellas in Brasilien – mit 8392 zurückgelegten Kilometern ein neuer Langstreckenweltrekord.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

können, sodass der planmäßige Transozean-Verkehr nur bei steter Kontrolle des Kurses und unter Verwendung nautischer Erfahrungen aus der Großschifffahrt möglich ist. Ohne Seeleute und ohne umfangreiche Navigationseinrichtungen überseeische Fernziele ansteuern zu wollen, ist Dilettantismus."

## Die Do X landet im Museum

Bitter ist für Claude Dornier die Quintessenz der Hoffnung, dass seine Do-X-Flugschiffe einen endgültigen Platz im Weltluftverkehr einnehmen würden. Die deutsche Do X 1 landet bereits 1936 im Museum, die italienischen Do X 2 und 3 werden ein Jahr später in La Spezia-Cadimare verschrottet. Und dann ist er auch noch mit seinen grundsätzlichen Flugschiff- und Flugbootvisionen für den Transozean-Verkehr am Ende auf dem „falschen Dampfer", um bei der See zu bleiben.

Doch vorher eröffnen Dornier Flugboote vom Typ WAL ein weiteres Betätigungsfeld mit der Postbeförderung über den Südatlantik. Da ein Wasserstart zu viel Treibstoff kostet, den man dringend für den Überflug benötigt, werden die Flugboote mit Pressluftkatapulten von besonderen Schleuderschiffen auf den Weg geschickt. Der regelmäßige Postdienst von Deutschland über die Kanarischen Inseln nach Bathurst und Natal bis Rio de Janeiro funktioniert seit 1934 bestens. Nun soll auch über den Nordatlantik regelmäßig Post befördert werden. Dafür wird bei Dornier die Do 18 entwickelt und gebaut.

Eineinhalb Jahre nach dem seinerzeit geplanten Termin erfolgt der Erstflug des

**WIEDER ZURÜCK: Besatzung mit Rekordflugboot auf dem Bodensee.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

neuen Flugbootes vom Typ Dornier Do 18 A, dem vorgesehenen Ersatztyp für den WAL. Flugkapitän Erich Gundermann, Werkseinflieger der Dornier Metallbauten GmbH, sitzt am Steuerhorn des Prototyps bei den Rollversuchen vor Friedrichshafen und dem folgenden Flug über dem Bodensee am 16. März 1935. Bereits die ersten Erprobungsflüge der Werksnummer 253 ergaben Schwingungen der Tragfläche. Der zweiholmige Hochdeckerflügel mit vorwiegender Stoffbespannung erwies sich als zu weich und schwingungsgefährdet. Erst die Blechbeplankung des Flügels schafft hier Abhilfe.

Im Juli entscheidet das Reichsluftfahrtministerium (RLM), die Do 18 A im zivilen Bereich bei der Deutschen Lufthansa (DLH) als Transozean-Flugboot zu verwenden. Nach der Einflugphase mit Werkspiloten und 131 Flügen sowie notwendigen technischen Nachbesserungen übernimmt die spätere Abteilung „Technische Entwicklung" (T.E.) der Lufthansa das Flugboot für die Langstreckenerprobung. Am 19. September 1935 bekommt die Do 18 A, später auch als V-1 bezeichnet, das Kennzeichen D-AHIS und den traditionellen Merknamen MONSUN.

## Fatale Wasserberührung

Während eines Fluges mit hoher Geschwindigkeit an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste bei Dahme kommt es zur Wasserberührung mit fatalen Folgen. An diesem 2. November 1935, einem Montag, endet das Leben dreier Besatzungsmitglieder und die Existenz der D-AHIS. Beim Aufprall zerlegt das Flugboot und versinkt sofort. Die beiden Flugzeugführer können sich zwar verletzt retten, aber für die weitere Lufthansa-Erprobungsbesatzung im Rumpf der Maschine kommt jede Hilfe zu spät.

### HINTERGRUND Flugschiff oder Flugboot?

Nach allgemeiner Definition hat das Schiff einen geschlossenen Bootskörper mit mehreren Decks. Bei der Do X sind dies von oben nach unten das Kommandodeck, das Fluggastdeck und das Betriebsdeck. Ein Boot ist dagegen nach oben offen oder mit höchstens einem nach oben schließenden Deck versehen. Also ist zum Beispiel die Dornier Do 18 ein Flugboot und die Do X ein Flugschiff. Übrigens nicht zu verwechseln mit einem Luftschiff wie dem „Zeppelin", das im Luftmeer fährt und nicht wie das Flugschiff fliegt.

**IN AFRIKA AN LAND: Zum Reinigen des Unterbodens lässt man das Flugschiff bei Ebbe trockenfallen.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Auch die weiteren zivilen Muster der Do 18 haben bemerkenswerte Geschichten. Ab dem 3. Juli 1936 gehört die Do 18 E V-3 der Lufthansa und wird als D-ABYM mit dem Merknamen AEOLUS, dem Name des Windgottes aus der griechischen Mythologie, zugelassen. Zukünftig sollten die Flugboote vom Typ Do 18 die neu geplante Nordatlantikroute der Lufthansa für die Postbeförderung von Lissabon über die Azoren nach New York befliegen. Vom 10. auf den 11. Juli macht AEOLUS mit einem Dauerflugrekord von 30 Stunden und 21 Minuten über der Ostsee von sich reden. Bei einer mittleren Geschwindigkeit von 182,5 km/h im Sparflug wassert AEOLUS nach 5560 Kilometer Flugstrecke. Für eine Stunde und 20 Minuten ist noch Betriebsstoff in den Tanks, sodass die größte Reichweite 5800 Kilometer beträgt. Das reicht für den Atlantik, und es beginnen die Vorbereitungen für die Erprobung der Nordatlantikroute. AEOLUS muss übrigens nach einer Notwasserung im Südatlantik am 30. Juli 1937 wegen schwerer Beschädigungen bei der versuchten Bergung ganz abgeschrieben werden.

## HINTERGRUND Flieger im marineblauen Outfit

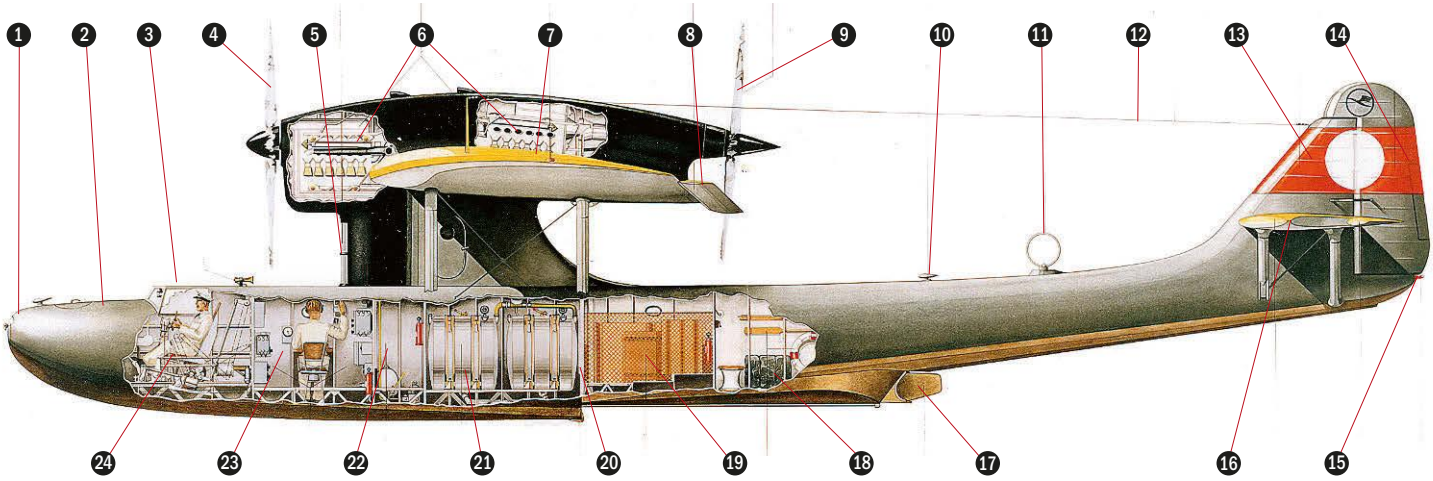
Warum ist die Bekleidungsfarbe der Lufthansa heute dunkelblau mit goldener Schmuckfarbe wie bei den Uniformen der Deutschen Marine? Mitte der 1920er-Jahre tragen in Deutschland lediglich **Reichsheer** und **Reichsmarine** sowie die Polizei Uniformen. Im Begriffsunterschied dazu statten Reichsbahn und -post sowie die Reedereien der Handelsmarine ihre Mitarbeiter mit Dienstbekleidungen aus. Mit Ausnahme des feldgrauen Reichsheeres dominiert die **dunkelblaue Tuchfarbe**, einstmals aus preußischer Sparsamkeit zur Tradition entwickelt, da nur relativ preiswerte dunkelblaue Farbe grob gewebtes Militärtuch durchfärben konnte. Weiterhin erfreute sich Dunkelblau wegen seiner Fleckenunauffälligkeit und ansprechenden Optik mit goldener oder silberner Ausstattungsfarbe besonderer Beliebtheit bei allem, was mit **Wasser und See** zu tun hatte – halt Marineblau.

Tradition und See, zwei Elemente, mit denen die damals neue und moderne Fliegerei wenig liebäugelte. Das eine hatte sie nicht, und mit dem anderen kam man möglichst wenig in Berührung. Also löste sich die technologische Avantgarde der Zeit, wie sich Flieger gern sehen, vom Althergebrachten und wählte die **graue Farbe zum Grundton** ihrer Bekleidung, was ins internationale Bild der Fliegerei passte. Die erste Dienstbekleidung der Luft Hansa ist grau, der Deutsche Luftsportverband (DLV), Tarnorganisation der späteren Luftwaffe von 1933 bis zum März 1935, trägt Blaugrau, und die ihr folgende Luftwaffe bleibt so. Weil der mächtige militärische Fliegerapparat des nationalsozialistischen Deutschlands, neben Heer und Kriegsmarine dritter neuer Wehrmachtteil, die blaugraue Farbe für sich annektiert, muss die Luft Hansa ab 1933 mit **Marineblau** vorliebnehmen, übrigens bis heute.

**REPRODUKTION: Da es kein originales Dornier-Abzeichen mehr gibt, hier die Reproduktion nach Fotobelegen.** Zeichnung: Jörg-M. Hormann

Die Dornier Metallbauten haben 1929 mit dem Farbenspiel kein Problem. Flugboote und -schiffe, seemännisch geführt, fordern wie selbstverständlich marineblaue Bekleidung mit goldfarbenen Abzeichen. Alle Besatzungsmitglieder der Do X stehen bei ihren Reisen ins Ausland mehr oder weniger **im Rampenlicht der Öffentlichkeit**. Dafür erhielten sie in der Erstausstattung einen Ausgeh-, einen Dienst- und einen Arbeitsanzug. Zur marine-blauen oder weiß bezogenen Schirmmütze **mit goldenem Dornier-Abzeichen** gehört ein zwei-reihig geknöpftes Jackett mit schwarzen Backelitknöpfen und gleichfarbige lange Hosen sowie schwarzes Schuhwerk. Kennzeichen des Dienstanzuges ist der schwarze Langbinder.

**IN SCHALE: Wilhelm Niemann im Sommer 1931 in New York mit Querbinder; das ist der Gesellschaftsanzug der Do-X-Besatzung.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann



**INFO** Flugboot Dornier Do 18 für den Transatlantikpostdienst 1937

1 Buglicht
2 Ankerraum
3 Venturi Förderdüse zum Antrieb pneumatischer Instrumente
4 Zugschraube aus Metall
5 Frontkühler
6 2 x Jumo-205-C-Schweröl-motor (Dieselmotor)
7 Backbordlicht
8 Querruder
9 Druckschraube aus Metall
10 Klampe
11 Richtfunk, Peilrahmen
12 Funkantenne
13 Seitenflosse
14 Seitenruder
15 Hecklicht
16 Höhenflosse
17 Wasserruder
18 Rettungsgerät
19 Post- und Frachtraum
20 Katapultbeschläge
21 Kraftstoffbehälter
22 Pumpenraum
23 Funk- und Navigationsraum
24 Führerraum mit Doppelsteuer

Mit den Erfahrungen des Südatlantikdienstes hat die Lufthansa jetzt den wirtschaftlich viel interessanteren Postliniendienst über den Nordatlantik im Sinn. Dafür überstellt das RLM am 25. August 1936 die Dornier 18 V 5 mit dem Kennzeichen D-ARUN an die Lufthansa. Dort erhält das Flugboot den Namen ZEPHIR. Flugkapitän Joachim Blankenburg hatte sich bereits in der Zeit vom 18. bis 21. Juli in Friedrichshafen mit dem neuen Flugzeugtyp vertraut gemacht.

## In den USA nicht willkommen

Zwei Do-18-Flugboote stehen für die erste Erprobung einer Nordatlantikroute zur Verfügung. An Bord des Motorschiffs „Flugstützpunkt“ SCHWABENLAND treffen sie am 31. August in Lissabon ein. AEOLUS fliegt von dort aus selbstständig in Richtung Azoren, dem geplanten Ausgangspunkt für die Überfliegung des Nordatlantiks nach New York. Mit ZEPHIR an Bord läuft die SCHWABENLAND nach Ponta Delgada auf den Azoren aus, und dann beginnt die Erkundung einer Südroute über die Bermudas nach New York. Die Nordroute führt direkt von den Azoren Richtung NY. New York empfängt die deutschen Flugboote mit dem Hakenkreuz am Leitwerk und seine Besatzungen mit verhaltener Freude. Sehr schnell zeigt sich eine Blockadehaltung, was die nötige Postlizenz für den Liniendienst betrifft. Das hier angepeilte Geschäft wollen die Nordamerikaner gern selbst machen, und da die technischen Voraussetzungen verwendbarer Flugzeuge bei ihnen noch fehlen, wird erst einmal gemauert. Aber auch Ressentiments gegenüber Nazideutschland machten sich bereits bemerkbar. Deutschland und die Lufthansa werden keine Postlizenz bekommen.

Nach anderthalb Monaten Atlantikflugdienst haben AEOLUS und ZEPHIR mit ihren Besatzungen und der involvierte Apparat der Lufthansa den Beweis für die Machbarkeit des Luftpostdienstes über den Nordatlantik erbracht. Mit der Erfahrung, dass es sich hier um eine fliegerisch sehr anspruchsvolle Aufgabe handelt – und wehe dem, der auf dem Nordatlantik zur Notwasserung gezwungen würde. Mit Wetter, Wind und Wellen war hier nicht zu spaßen.

Womit wir beim entscheidenden Punkt der Fehlrechnung in den Visionen von Claude Dornier wären. Die flugzeugtechnische Entwicklung in Deutschland hatte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg ihren Spitzenplatz eingenommen; einer weltumfassenden Post- und Passagierbeförderung mit dem Flugzeug hätten alle Türen der Zukunft offengestanden, allerdings nicht mit geschleuderten Flugbooten, Wasserflugzeugen oder gar Flugschiffen. Zukünftig wird die See überflogen und nicht als Start- oder Landebahn benutzt.

> **„... das fliegende Schiff ist da. Man kann sich zum ersten Mal im Fluge über See weite Strecken vom schützenden Hafen entfernen, ohne Gefahr laufen zu müssen für Leib und Leben ...“**
>
> Lebensirrtum: Claude Dornier im Vorwort zu „Do X, das größte Flugschiff der Welt“

## Dem Fahrwerk gehört die Welt

Da war nämlich der 10. August 1938. Eine viermotorige Focke-Wulf Fw 200 CONDOR, ein Landflugzeug mit einziehbarem Räderfahrwerk, fliegt nonstop von Berlin-Tempelhof nach New York. Die Lufthansa-Flugkapitäne Alfred Henke und Rudolf Freiherr von Moreau mit ihrer Besatzung Paul Dierberg und Walter Kober benötigen für die Strecke von gut 6558 Kilometern genau 24 Stunden, 36 Minuten und 12 Sekunden. Dann landen sie ihre D-ACON mit Namen BRANDENBURG auf dem Floyd-Bennett-Field in New York. 25 Fluggäste hätten damals bereits mitfliegen können. Der Rückflug des Passagierflugzeuges am 13. August dauert sogar nur 19 Stunden und 55 Minuten. Fazit: Allein der Zweite Weltkrieg verzögert den Beginn des zivilen Luftverkehrs über den Atlantik mit Landflugzeugen, den wir dann mit Beginn der 1950er-Jahre erleben. Nur mit Flugschiffen lasse sich der Atlantik sicher überfliegen ist einer der großen Lebensirrtümer des Claude Dornier. ⚓

**WARTEN AUF SOMMERGÄSTE:** Bereit für die nächste Saison. Dampfschiff GREIF der Schiffahrtsgenossenschaft Greifensee.

Einziger mit Kohle befeuerter Schraubendampfer der Schweiz

# Seit 25 Jahren wieder unter Dampf

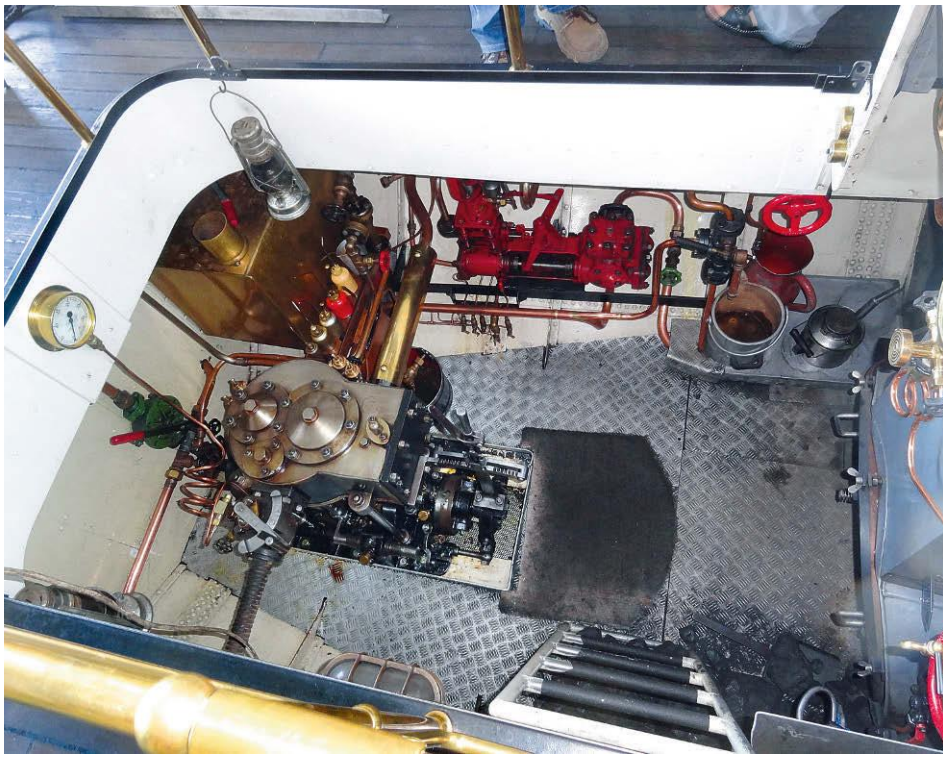
**Dampfschiffe in der Schweiz – das erzeugt Bilder im Kopf von gewaltigen Bergen und romantischen Gebirgsseen mit imposanten Dampfern, die klangvolle Namen wie URI, SCHILLER oder MONTREUX tragen.** Von Frank Müller

Nur wenige Experten wissen, dass nicht einer der weltweit bekannten Dampfer der älteste der Schweizer Dampfschifffahrt ist, sondern einer der kleinsten. Und das nicht einmal auf einem der großen Seen inmitten der Schweizer Berge, sondern auf dem Greifensee, dem zwar zweitgrößten See im Kanton Zürich, wie die Insider stolz bemerken, der im Vergleich aber eben doch eher klein ist.

Schifffahrt auf dem Greifensee gab es schon seit 1428, aber die Dampfschifffahrt begann hier erst Ende das 19. Jahrhunderts, recht spät für europäische Verhältnisse, aber zeitig genug, um stolz sein zu können, mit dem zweiten Dampfschiff dieser Ära, dem 1895 in Dienst gestellten Dampfschiff GREIF, den heute ältesten Dampfer der Schweiz auf diesem See zu haben!

Die Betreiber des Schiffes können mit Recht stolz auf solch eine lange und kontinuierliche Tradition sein, denn der Anfang der Dampfschifffahrt auf dem Greifensee war nicht wirklich erfolgsversprechend. Nachdem sich am 20. April 1890 die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Greifensee“ gegründet hatte (das Betriebskapital wurde in 1230 Aktien zu jeweils 20 Schweizer Franken gezeichnet, somit standen der Aktiengesellschaft 24 600 Franken Betriebskapital zur Verfügung), wurde aus dem Schiffsbestand der Kaiserin Eugénie, der Witwe Napoleons III., zu der Zeit Schlossherrin auf Arenenberg bei Ermatingen am Bodensee, die Luxusjacht DELPHIN, Baujahr 1868, für 7500 Franken, also nahezu einem Drittel des Betriebskapitals der Gesellschaft (!), erworben. Kaiserin Eugénie war als Ehefrau Napoleons III. von 1853 bis 1870 Kaiserin der Franzosen und die letzte Monarchin Frankreichs. Sie hatte übrigens am 17. November 1869 im Beisein vieler Fürsten und geladener prominenter Europäer den Suezkanal eingeweiht, sodass die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ zusätzlich stolz sein konnte,

Fotos (8): Dieter Kraft, Fällanden, Schweiz



**ÖLKANNENGERECHT:** **Aufgeräumter Arbeitsbereich des Heizers und Maschinisten mit Blick auf das Feuerloch des 920-Liter-Kessels. 170 Liter Wasser müssen durch fleißiges Kohlenschaufeln zu Dampf werden, um neun Bar Betriebsdruck zu erreichen.**
**BLANK GEPUTZT:** **Nur beim Kohlenbunker neben der Leiter hat Staub eine Chance. Sonst gibt es hier keinen Schmutz.**

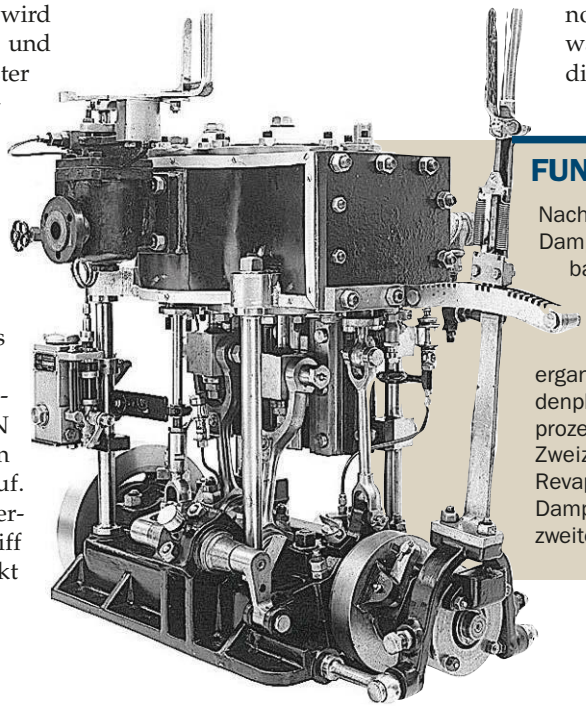
das Schiff aus so hochherrschaftlichem Kreis erworben zu haben.

Am 4. Mai 1890 nahm die Dampfschifffahrt mit Böllerschüssen und Feuerwerk ihren Betrieb auf.

## Ein Stolz von kurzer Dauer

Der Stolz währte allerdings nicht lang, denn nur zwei Jahre nach Beginn der Dampfschifffahrt ging ein Sonntag, der 3. April 1892, als schwärzester Tag in die Schifffahrtsgeschichte auf dem See ein: Der für 25 Personen konzipierte kleine Dampfer wird für eine Sonderfahrt völlig überladen und sitzt an der Schiffslände in Niederuster auf Grund. Steuermann und Passagiere begehen einen verhängnisvollen Fehler, indem sie das Schiff vom Landungssteg abstoßen wollen – dabei neigt sich das Schiff zur Seite. Die Passagiere geraten ins Rutschen und bringen den Dampfer durch die Gewichtsverlagerung zum Kentern. Das Schiff sinkt innerhalb einer Minute, das Unglück fordert vier Menschenleben.

Nach der Restaurierung des gehobenen Schiffes nimmt das von DELPHIN in MÖVE umgetaufte Dampfschiff den Betrieb am 18. Juni 1892 wieder auf. Durch den Unfall ist allerdings das Vertrauen der Bevölkerung in das Schiff stark geschwunden. Die Frequenz sinkt von 26 000 Passagieren im Vorjahr auf 5000 im Unglücksjahr. Um diesem Imageverlust zu begegnen, beschließen die Gesellschafter den Erwerb eines neuen Schiffes. Am 12. Oktober 1895 kann ein maßgeschneiderter neuer Dampfer seine Jungfernfahrt auf dem Greifensee absolvieren. Es ist das Dampfschiff GREIF, erbaut bei Escher-Wyss & Cie., der damals bedeutendsten Schiffbaufirma der Schweiz. Conrad Escher höchstpersönlich nahm als Vertreter und Teilhaber der Herstellerfirma an den Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme des Dampfers teil und wünschte dem Schiff ein erfolgreiches und langes Leben. Ein Wunsch, der sich mit Blick auf den heutigen Zustand des Schiffes mehr als erfüllt hat.



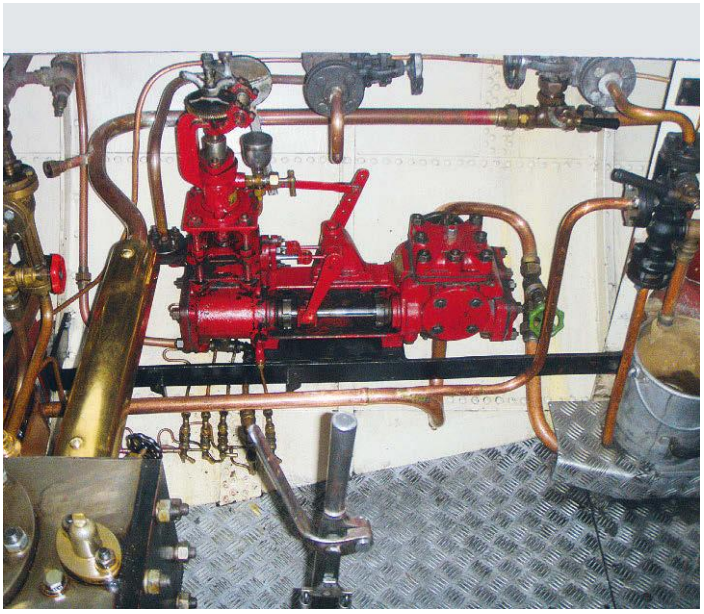
## Umgebaut zum Motorschiff

1916 schon wurde der Dampfer, auch als Folge der Kohleknappheit in der Zeit des Weltkrieges, zum Motorschiff umgebaut. Zur Bedienung des Schiffes war nun nur noch ein Besatzungsmitglied notwendig, was neben den geringeren Treibstoffkosten die Betriebskosten ebenfalls entscheidend

### FUNDSTÜCK Sie ist wieder da

Nach der Umstellung auf Motorbetrieb wird die Dampfmaschine des GREIF 1917 in einen Kiesbagger eingebaut. Im Gegensatz zum Bagger landet sie nicht auf dem Schrott. Pfleglich in der Region aufbewahrt, wird sie wiederentdeckt. Keiner weiß so genau, wie es ihr ergangen ist. Doch die Schraubenlöcher der Bodenplatte für die Verankerung passen hundertprozentig auf die alten Löcher des GREIF. Die Zweizylinder-Verbundmaschine ermöglicht die Revaporisierung, die Wiederumrüstung auf den Dampfbetrieb, und im Jahr 1988 beginnt das zweite Leben des Dampfschiffes GREIF.

**AUF DEM GREIFENSEE:** Höchstens 25 Mitfahrer haben auf dem Dampfschiff Platz beim Genuss des einmaligen Reisevergnügens.



**DUPLEXPUMPE:** Neben Kessel und Verbunddampfmaschine eines der wichtigen Teile des kleinen Dampfers.

senkte. Anfangs mit einem Daimler-Benzinmotor ausgerüstet, versah es noch über 60 Jahre lang zuverlässig genug seinen Dienst auf dem attraktiven Greifensee im Kanton Zürich. Bei den immer wieder anfallenden kleineren und größeren Reparaturen wurde z. B. 1943 ein Lastwagen-FBW-Benzinmotor, Jahrgang 1923, eingebaut, ein Motor der Firma Franz Brozincevic u. Cie. (FBW) in Wetzikon, der aber im Winter 1967/68 schließlich durch einen fabrikneuen Bedford-Dieselmotor ersetzt wurde.

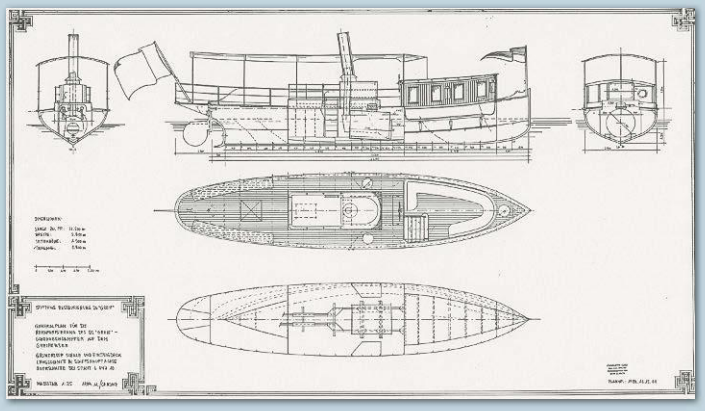
1920 wurde übrigens auch das ehemalige Unglücksschiff MÖVE, ex DELPHIN, zum Motorschiff umgebaut. Teilweise war der Betrieb dieses Schiffes noch preiswerter als der des Motorschiffes GREIF, es wurde deshalb mitunter auch öfter eingesetzt.

## Ein „zweites Leben“ ab 1988

Nachdem die Schifffahrtsgesellschaft Greifensee ihren Schiffsbestand in den 1980er-Jahren mit neuen, größeren Motorschiffen modernisiert hatte, schloss sie 1986 mit der 1983 gegründeten Stiftung zur Restaurierung des Dampfschiffes GREIF einen Vertrag ab, der die „Abtretung des 1986 von der SGG außer Betrieb gesetzten MS GREIF an die Stiftung zwecks Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes mit Dampfbetrieb“ vorsah. In den Jahren bis 1988 wurde das Schiff nach Originalplänen restauriert und konnte, nachdem sogar der Kessel (kohlebefeuert!) nach Original-Unterlagen von der Fa. Koenig AG, Arbon, installiert worden war, mit einer wahrscheinlich ur-

## DATEN Dampfschiff GREIF

| | |
|---|---|
| **Indienststellung** | 1895 |
| **Heimathafen** | Maur/Greifensee/Schweiz |
| **Eigner** | Stiftung Restaurierung DS Greif, Uster |
| **Erbauer** | Escher Wyss & Cie., Zürich |
| **Länge** | 13,30 m |
| **Breite** | 3,20 m |
| **Tonnage** | 8950 t |
| **Tiefgang** | 0,9 m |
| **Geschwindigkeit** | 13,0 km/h |
| **Tragkraft** | 24 Personen |
| **Maschinen-/Kesseldaten** | Zweizylinder-Verbundmaschine (HD-ND-Zylinder) |
| **Maschinenleistung** | 12 PS/8,83 kW |
| **Drehzahl** | 200 U/min |
| **Dampfverbrauch** | ca. 70 kg/h (leistungsabhängig) |
| **Kohleverbrauch** | ca. 25 kg/h (leistungsabhängig) |
| **Steuerung** | Hochdruckzylinder-Kolbenschieber, Niederdruckzylinder-Flachschieber |
| **Zylinderbohrung** | Hochdruckzylinder 124 mm, Niederdruckzylinder 174 mm |
| **Kolbenhub** | 120 mm |
| **Kesselspeisung** | Injektor und Duplexdampfpumpe |
| **Kesselvolumen** | 920 l, davon 750 l Wasseranteil, 170 l Dampfanteil |
| **Betriebsdruck** | 9,0 Bar (Öffnungsdruck der Sicherheitsventile) |
| **Heizfläche** | 10,3 m² (Oberfläche Flammrohr + 36 Siederohre) |



**GENERALPLAN:** Im Rahmen der Planung zur Wiederaufnahme des Dampfbetriebs 1984 neu erstellt. Zeichnung: Charlotte Kunz, Zürich

**EINIGE QUADRATKILOMETER:** Platz hat das Dampfschiff GREIF auf seinem Revier Greifensee, mit 8,45 Quadratkilometern der zweitgrößte See im Kanton Zürich.

**NUR SITZPLÄTZE:** In der holzvertäfelten Kabine im Vorschiff finden acht Fahrgäste Platz und Schutz vor Regenschauern. Übrigens: Eine Toilette gibt es nicht an Bord.

**KAPITÄNSPLATZ:** Stand des Schiffsführers mit Sprachrohr, Glocke und Ruderrad.

sprünglichen Dampfmaschine ausgerüstet werden – wahrscheinlich deshalb, da die Geschichte dieser Dampfmaschine wohl nie mehr bis ins Details zu klären ist. Die Firma KIBAG, eine Firma zur Kiesgewinnung auf dem Zürcher Obersee, benötigte 1960 für ihren Bagger Nr. 3 eine neue Dampfmaschine, die auch auf dem Occasionsmarkt erworben werden konnte. Als 1974 der Bagger verschrottet wurde, entging die Maschine diesem Schicksal und kam auf Umwegen in den Besitz des späteren Verkäufers, eines Zürcher Schiffsantiquars. 1979 bekam man auf dem Greifensee Kenntnis von der Existenz dieser Dampfmaschine, und obwohl das Typenschild fehlte, erwies sie sich identisch in Leistung und Abmessungen mit der ursprünglichen Dampfmaschine des GREIF. Als dann noch die vollkommene Übereinstimmung der vier asymmetrischen Befestigungslöcher der Dampfmaschine passgenau zu den noch vorhandenen (!) vier Befestigungsbohrungen im Längsträger am Schiffskörper festgestellt wurde, war man sich sicher, die Originalmaschine des GREIFS aus dem Jahr 1895 gefunden zu haben … oder aber zumindest eine Maschine der gleichen Serie.

DS "GREIF"

| | |
|---|---|
| Erbaut: | 1895 |
| Bauwerft: | Escher Wyss & Cie., Zürich |
| Restauriert 1982 bis 88 durch die Stiftung Restaurierung DS GREIF; Ausführung: Yachtwerft | Faul AG, Horgen |
| Länge auf Deck: | 13,30 m |
| Breite auf Deck: | 3,20 m |
| Breite über Spant: | 2,80 m |
| Leerverdrängung: | 8,950 t |
| Geschw. leer, max.: | 13 km/h |
| Nennleistung der Dampfmaschine: | 12 PS/ 9 kW |
| Drehzahl, max.: | 200 T/min. |
| Dampfkesselleistung: | 200 kg/h |
| Dampfüberdruck, max.: | 9 bar |
| Zuladung Personen: | 24 |

**EMAILIERTE DATEN:** In feiner Jugendstilschrift für jeden, den es interessiert. Neues Typenschild des GREIF im Steuerstand.

## Neu so gut wie alt

Welchen Weg die Maschine seit der Umrüstung des Schiffes zum Motorschiff im Jahr 1916 bis zum Einsatz auf dem KIBAG-Bagger genommen hatte und welchen glücklichen Umständen es zu verdanken ist, dass die Maschine überhaupt noch – und auch noch in der Region – vorhanden war, ist nicht mehr nachzuvollziehen.

Was hatte Conrad Escher im Oktober 1895 dem Schiff gewünscht? Ein erfolgreiches und langes Leben. Das galt glücklicherweise wohl auch seiner Dampfmaschine. Am 3. September 1988 fand die zweite Jungfernfahrt des nunmehr wieder Dampfschiffes GREIF auf dem Greifensee statt. Das Schiff ist seitdem regelmäßig von April bis Oktober mit bis zu 24 Personen auf dem See, betrieben von der oben genannten Stiftung, die sich allerdings nun „Stiftung zum Betrieb des Dampfschiffes GREIF“ nennt. Das DS GREIF wird in der Regel in der Saison während der Woche und an Wochenenden für sogenannte Charterfahrten sowie gemäß Fahrplan an ausgewählten Wochenenden für Rundfahrten eingesetzt.

Escher-Wyss lieferte insgesamt 33 solcher kleiner Schraubendampfer für die Schweizer Seen. Davon ist allerdings nur der GREIF erhalten geblieben. Seine nahezu originale Ausstattung und der hochwertige Erhaltungsgrad werden dem Seltenheitswert dieses Schiffes zweifelsfrei mehr als gerecht. ⚓

**Frank Müller (1948)**, Schiffbau-Studium in Rostock, danach Konstrukteur für Schiffsantriebsanlagen. 1979–1988 Produktionsleiter der Werft Dresden-Laubegast. Drei Bildbände, Dresdner Raddampferflotte. Seit 1996 schiffsgeschichtliche Beiträge in Fachzeitschriften. Lebt seit 1988 bei Erlangen.

Funk, ASDIC und Radar: zivil entwickelt, militärisch genutzt

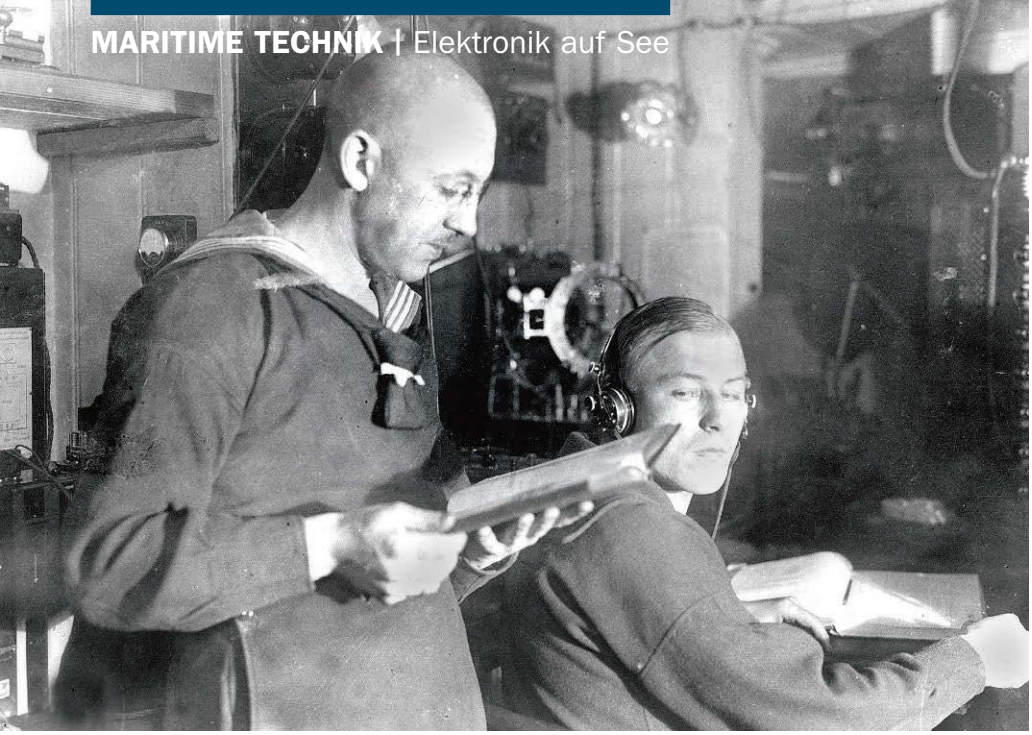
# Als Schiffe Hören und Sehen lernten

**Der Untergang der TITANIC – nie wieder sollte die zivile Schifffahrt von einer solchen Katastrophe heimgesucht werden. Er war Auslöser für das Bestreben, die Schifffahrt mithilfe der Funkmesstechnik sicherer zu machen.**

Von Sigurd Hess

**VERMEIDBAR?** **In den Augen der damaligen Fachleute wäre der Untergang der TITANIC mit der neuartigen Funkmesstechnik zu verhindern gewesen. Dieses Bild von Willy Stöwer gab der Katastrophe ein Gesicht.**

Foto: picture alliance/akg images



**1915, SCHLÜSSELTABELLE: Im Funkraum eines deutschen U-Bootes werden während des Ersten Weltkrieges Funksprüche mit Schlüsseltabellen kodiert.** Foto: picture alliance/akg images

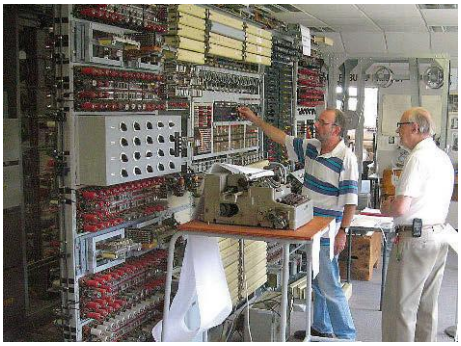
Aus Sicht des Menschen, der sich auf das Meer hinauswagt, sind Meer und Technik Synonyme. Der Mensch kann zwar eine kurze Strecke schwimmen und tauchen, aber ohne technische Unterstützung ist er weder in der Lage, die Ozeane zu befahren, noch, sich in deren Abyss zu wagen oder im Luftraum über der See zu fliegen. Die maritime Technikentwicklung vollzog sich in den drei Dekaden von 1914 bis 1945 in dramatischem Tempo, ganz besonders auf dem Gebiet der elektronischen Systeme für Navigation, Funkübertragung, Funkpeilung und Ortung mit elektromagnetischen und Schallwellen. Neben der Hydrographie wurde mit der Ozeanographie eine neue Wissenschaftsdisziplin geschaffen.

Am 14. April 1912 kollidiert das Passagierschiff TITANIC mit einem Eisberg. Das Unfassbare geschieht, die unsinkbare TITANIC sinkt nach zweieinhalb Stunden kurz nach Mitternacht und reißt 1517 Menschen in die Tiefe. Es ist und bleibt wegen des utopischen Anspruchs der Unsinkbarkeit und der hohen Menschenverluste eine der größten Schiffskatastrophen. Mit der Marconi-Funktelegraphieanlage werden die Notsignale CQD und SOS gesendet und von mehreren Schiffen und zwei Landstationen in Neufundland und New York aufgenommen. Vier Stunden nach dem Zusammenprall und anderthalb Stunden nach dem Untergang rettet der Dampfer CARPATHIA 706 Menschen.

Der Dampfer MOUNT TEMPLE hätte durchaus früher eintreffen können, aber die übermittelte Position der TITANIC war wegen Koppelnavigation fehlerhaft. Der optische Ausguck der CALIFORNIA hatte zwar Lichter hinter dem Nachthorizont beobachtet, aber wegen der nahen Eisberge lag der Dampfer gestoppt und die Funkstation hatte den Betrieb eingestellt, sodass die Nachtruhe des Kapitäns nicht gestört wurde.

## Hellwach nach dem Unglück

Als Reaktion auf diese Schiffskatastrophe versuchen unabhängig voneinander der Deutsche Alexander Behm, der Engländer Lewis Fry Richardson und der Kanadier Reginald Fessenden ein Ortungsgerät zur frühen Entdeckung von Eisbergen zu entwickeln. Die Eisbergortung wird erst Jahrzehnte später technisch möglich, aber Behm erfindet 1913 stattdessen das Echolot. 1914 wird der bahnbrechende internationale SOLAS-Vertrag über den „Schutz menschlichen Lebens auf See“ verabschiedet, der klare Regeln für die Rettungsmittel,



**2006, COLOSSUS NEU: Rekonstruktion des Colossus-Computers von Bletchley Park, mit dem der Enigma-Schlüssel M der Kriegsmarine ab 1944 geknackt wurde.**

Foto: Tony Sale, Wikimedia Commons

aber auch für den Dauerbetrieb der Funktelegraphie-Anlagen aufstellt.

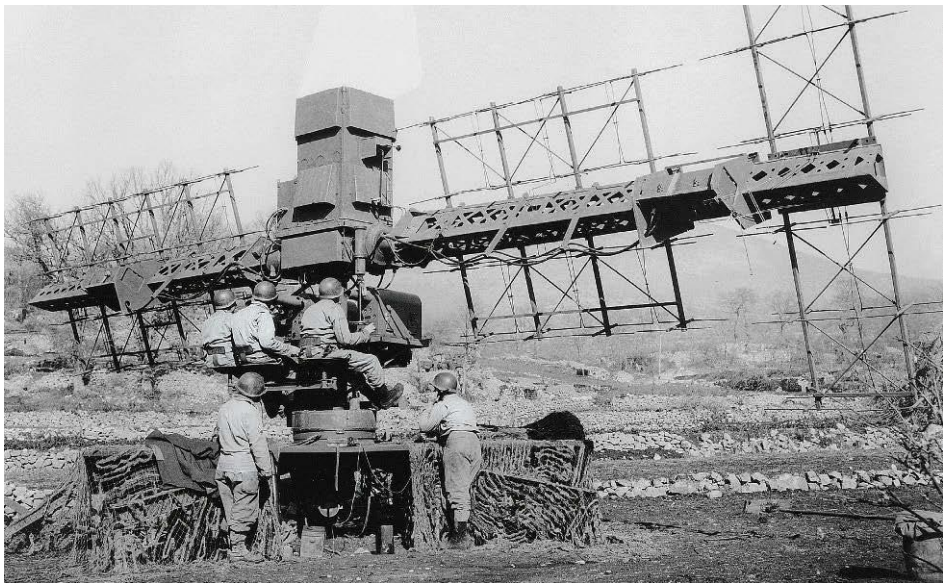
Elektrizität fasziniert als physikalisches Phänomen, und ihre technische Anwendung macht sogleich vieles einfacher, schneller und leichter. James Clerk Maxwell entwickelt von 1861 bis 1864 die theoretischen Grundlagen der Elektrodynamik und Elektrotechnik. 1886 gelingt dem genialen Heinrich Hertz der experimentelle Nachweis der Maxwell'schen Gesetze über die Ausbreitung elektromagnetischer Wellen. Doch Hertz wies nicht nur Sendung, Empfang und Polarisation dieser Wellen nach, sondern gleichfalls die Reflektion an metallischen Flächen. Die Nutzung dieses Effekts führte Jahrzehnte später zur Entwicklung der Funkmessortung, wie die Deutschen es nannten, oder des „Radars“, die Abkürzung des englischen „Radio Detection and Ranging“.

1902 gelingt dem Italiener Guglielmo Marconi die Funktelegraphie-Verbindung über den Atlantik. Der Deutsche Ferdinand Braun entdeckt den Kristalldetektor, einen Vorläufer der späteren Transistoren, und die Braun'sche Röhre, aus der später das Oszilloskop und die Fernsehröhre wurden. Für die Entwicklung der Funktechnik erhielten Marconi und Braun 1909 den Nobelpreis für Physik. In wenigen Jahren wurde die Funktelegraphie für den zivilen und militärischen Einsatz entwickelt und besonders für den Seeverkehr eingesetzt. Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, verfügten alle Einheiten der gegnerischen Flotten über Funktelegraphie-Geräte zur Nachrichtenübermittlung, Funkbeobachtung und Funkpeilung.

## Verkannte Bedeutung

Trotz der schnellen Einführung von Funktelegrafie-Geräten zur Nachrichtenübermittlung zwischen Schiffen hatte weder die deutsche noch die englische Flottenführung die Bedeutung des neuen Führungsmittels für die Einsatzführung in ihrer vollen Tragweite erkannt. Man förderte Entwicklung und Einbau der Geräte, aber man beschäftigte sich nicht mit der Analyse der Funktionsabläufe und der Integration des Fernmeldewesens in den Führungsprozess.

Auf englischer Seite war bei Kriegsausbruch 1914 „Room 40“ als Vorläufer des späteren „Operational Intelligence Centre“ eingerichtet worden. Durch Funkpeilung, Auswertung des deutschen Funkbetriebs und Entschlüsselung konnten diejenigen Aufklärungsergebnisse gewonnen werden, die zum erfolgreichen Einsatz der englischen Seestreitkräfte am 24. Januar 1915 auf der Doggerbank, am 31. Mai 1916 vor dem



**RADAR ZUR LUFTRAUMÜBERWACHUNG: Amerikanische Radarstation aus dem Zweiten Weltkrieg, die auch auf Kriegsschiffen eingebaut wurde. Hier ist sie 1944 in Sizilien im Einsatz.**

Foto: picture alliance/Everett Collection

**TÖDLICHER FUNKSPRUCH: Mit dem Huff-Duff-Peilgerät konnten funkende U-Boote mittels Kreuzpeilung zweier Sicherungsschiffe genau geortet werden.**

Foto: Rémi Kaupp/Wikimedia Commons

Skagerrak und am 17. November 1917 in der Deutschen Bucht führten. Ähnlich verhielt es sich mit der Abwehr gegen die deutschen U-Boote. Erstmalig nach der Skagerrak-Schlacht stellte sich auch die Frage nach der Art der funktionalen Zusammenarbeit der Führungsstellen an Land mit dem eingeschifften Befehlshaber der Flotte. Während auf deutscher Seite die Funkaufklärung keine brauchbaren Ergebnisse lieferte, die das Kampfgeschehen hätten beeinflussen können, war es der englischen Funkaufklärung möglich, den deutschen Funkverkehr aufzufangen, zu entschlüsseln und im „Room 40" der Admiralität zu einem Lagebild zusammenzusetzen. 45 Minuten nach ihrem Absetzen lagen die deutschen Sprüche entschlüsselt in der Admiralität vor – eine erstaunliche Leistung! Statt sie jedoch unverzüglich dorthin zu leiten, wo die Führung der Grand Fleet lag – nämlich zum Flottenflaggschiff Jellicoes –, wurden die Sprüche entweder gar nicht oder durch Zusammenfassung des Textes so stark gefiltert weitergeleitet, dass sie für die Einsatzführung unbrauchbar waren.

## Nelson sah genauso weit

So sind der durch jahrzehntelange Erfahrung geschulte Blick für die taktische Situation und die Intuition der beiden Flottenführer Jellicoe und Scheer auch aus der heutigen Distanz noch zu bewundern, doch gilt gleichermaßen das Urteil von Corelli Barnett, dass die Schlachtflotten dieser Epoche in Wirklichkeit Dinosauriern glichen. Obwohl die Flaggschiffe Scheers und Jellicoes „zehnmal mehr wogen als das von Nelson, die dreifache Geschwindigkeit erreichen konnten und ein Geschoss die zehnfache Reichweite besaß, vermochten sie durch Ausguck und Kreuzervorposten nicht weiter und mit keiner größeren Sicherheit zu sehen als Nelson".

Wie erwähnt, war die Nutzung der Schallechos unter Wasser zur Lokalisierung von Hindernissen anfangs erfolglos. Während des Ersten Weltkriegs wurde die Erforschung der Schallausbreitung forciert, um U-Boote während der Unterwasserfahrt entdecken zu können. Der Franzose Paul Langevin und sein russischer Ingenieur Constantin Chilowski entwickelten 1915 das erste Schallgerät zur U-Bootentdeckung. Es dauerte noch bis 1917, bis der erste praktisch nutzbare Schallortungsapparat für die englische „Anti-Submarine Division" getestet werden konnte. Hier sind die Bezeichnungen für die geheim gehaltene

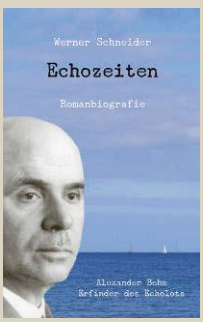
## NEUES BUCH Das Echolot und sein Erfinder

Jeder Seefahrer weiß um die besondere Wichtigkeit des Echolotes, zeigt es doch an, wie viel Wasser man noch unter dem Kiel hat. Ein Großteil der Havarien auf See sind Strandungen in unbekannten Gewässern bei schwierigen navigatorischen Verhältnissen.

Doch wer kennt schon den Erfinder des Echolotes Alexander Behm (s.a. S. 66), seinen Lebensweg und seine reiche fachliche Hinterlassenschaft? Behm ist ein typisches Kind des wilhelminischen Deutschland, in dem die Ingenieurswissenschaften eine große Anziehungskraft besaßen und einen Aufstieg – wie in Behms Fall – auch ohne Studium ermöglichten. Allein durch fachliche Expertise, ungewöhnliche Arbeitskraft und geistige Beweglichkeit erarbeitet sich Behm einen wissenschaftlichen Ruf, der letztlich die kaiserliche Marine dazu bewegt, ihm einen Forschungsauftrag zuzuweisen, der zur Erfindung und praktischen Nutzung des Echolotes führt.

Der Autor hat einen persönlichen Bezug zum „Helden" seines Buches, wuchs er doch im selben Dorf auf, in dem Behm und seine Frau ihren Lebensabend verbrachten. Das mag ein Grund gewesen sein, das Leben von Behm nicht in einer wissenschaftlichen Biographie zu erforschen, sondern ihn und seine Erfindungen in einer Romanbiographie mit den Ereignissen zu verbinden, die zu Behms Lebzeiten (1880–1952) übermächtig und prägend waren: Kaiserreich, Erster Weltkrieg, die Weimarer Republik, Nationalsozialismus, Zweiter Weltkrieg, Zusammenbruch, Wiederaufstieg. Die Verbindung von fiktiven Lebenssituationen mit den tatsächlichen historischen Ereignissen ist spannend und flüssig geschrieben. Aber vor allem ist zu loben, dass dem Erfinder des Echolotes nun überhaupt ein kleines, aber verdientes Denkmal gesetzt worden ist.

*Eberhard Kliem*




**Werner Schneider: Echozeiten. Romanbiographie über Alexander Behm, den Erfinder des Echolots. 368 Seiten, Werner Schneider, Berlin 2012, ISBN 9781480208872**

**1941, SCHLÜSSELMASCHINE: Funkraum in einem deutschen U-Boot während des Zweiten Weltkrieges mit Drei-Walzen-Marine-Enigma, links im Bild**

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Forschungsarbeit über „Supersonics“ historisch von Bedeutung. Aus dem geheimen Wort „Supersonic“ wurde das Kunstwort „ASDIC“; dabei steht ASD für die Anfangsbuchstaben der Organisation und „ic“ für die Endbuchstaben der Technik. Am Beginn des Zweiten Weltkriegs hatte die englische Marine ihre U-Jagdschiffe und -Boote weitgehend mit ASDIC ausgerüstet. Die britische ASDIC-Technologie wurde an die Amerikaner weitergegeben, da diese mit ihren Schallortungssystemen technisch weniger weit vorangekommen waren. Am Ende setzte sich der amerikanische Begriff „Sonar“ für „Sound Navigation and Ranging“ für die aktive Schallortung durch.

1904 ließ sich der Hochfrequenzingenieur Christian Hülsmeyer das „Telemobiloskop“ patentieren. Im Mai 1904 demonstrierte er seine Apparatur auf der Hohenzollern-Brücke in Köln. Sein primitives „Telemobiloskop“ kam zu früh, die Suche nach effektiveren elektromagnetischen Prinzipien zur Lösung des Problems der Erkennung und Abstandsbestimmung von Luft- und Seezielen führte Mitte der 1930er-Jahre in mehreren Industrieländern und in den unterschiedlichsten Forschungsinstituten fast gleichzeitig zur Entwicklung der Radartechnik. Es war einfach eine Idee, deren Zeit in diesen Jahren reif war.

In Deutschland wurde die Funkmesstechnik von Rudolf Kühnhold von der Nachrichten-Versuchsabteilung der Reichsmarine vorangetrieben. 1934 wurde im Kieler Hafen das von ihm entwickelte DT-Gerät getestet, das nicht nur – wie geplant – Schiffe, sondern auch Flugzeuge orten konnte. Der Begriff „DT-Gerät“ war aus Geheimhaltungsgründen gewählt worden; er bedeutete „Dezimeter-Telegraphie-Gerät“ und weist auf die benutzte Frequenz hin. Die Funkmessgeräte der Marine, „Seetakt“ genannt, konzentrierten sich während des Zweiten Weltkriegs auf die Entfernungsmessung für die Artillerie. Damit wurde die Nutzung für die Lagedarstellung übersehen, was sich als schwerwiegendes Versäumnis herausstellen sollte. Das erste Seetakt-Gerät wurde 1938 auf dem Panzerschiff „Graf Spee“ installiert. Bei Kriegsbeginn waren insgesamt vier Seetakt-Geräte im Einsatz.

**Ist der Krieg der Vater aller Dinge? Auf den ersten Blick scheint das für die elektronische Aufklärung zur See zu stimmen, da Kriege die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts dominierten.**

## Machtkampf um „Seetakt“

In Großbritannien konzentrierte sich die Entwicklung auf die „Erkennung und Ortung von Flugzeugen durch Funk“. So lautete der Titel des Forschungsberichts, den der Leiter der Radioversuchsstation Robert Watson-Watt und der Physiker Arnold Wilkins 1935 vorlegten. Das Verfahren wurde bis 1941 „Radio Direction Finding“ und danach „Radio Detection and Ranging“ oder Radar genannt. Nach erfolgreichen Testversuchen im Februar 1935 wurde die englische Radarentwicklung mit hohem Aufwand und Tempo vorangetrieben. 1937 begann man an der Ostküste Englands eine Kette von 20 Küsten-Radarstellungen, die sogenannte „Chain Home“, zu installieren. Da diese Kette nur gegen hochfliegende Ziele wirksam war, wurde sie um die Tiefflug-Radarkette „Chain Home Low“ ergänzt. Beide Radarketten trugen entscheidend dazu bei, dass die Luftschlacht über England zu dessen Gunsten entschieden wurde.

Während sich in den USA und Großbritannien eine effektive Zusammenarbeit zwischen wissenschaftlichen Instituten, der Industrie und dem Militär entwickelte, war diese integrierte Zusammenarbeit in Deutschland und Japan weit weniger organisiert und daher auch nicht erfolgreich. In Deutschland wurde „der Streit um die Hochfrequenztechnik zu einem Machtkampf zwischen Marine und Luftwaffe“.

Es ist die These aufgestellt worden, dass der Ausgang der „Schlacht im Atlantik“ in viel stärkerem Maße als andere Operationen von der Entwicklung neuer Waffensysteme und technischer Geräte abhängig gewesen sei. Dieser Feststellung ist für den U-Boot-Krieg insoweit zuzustimmen, als damit zum Ausdruck gebracht werden soll, dass nicht nur die spektakuläre Radarentwicklung, das „Duell im Dunkeln“, diese Schlacht entschieden hat, sondern eine Vielzahl weiterer technischer Entwicklungen, beispielsweise das Funkpeilnetz an Land und die HF-Funkpeiler an Bord der alliierten Geleitfahrzeuge

sowie die englische Entschlüsselung der geheimen deutschen „Enigma“-Funksprüche. Diese These verstellt jedoch den Blick dafür, dass der Ausgang aller Operationen zur See von dem Ausgang des Kampfes um die elektronischen Führungssysteme abhängig gewesen ist.

## Elektronik entscheidet den Krieg

Liest man in diesem Sinne die Denkschriften und Lagebetrachtungen der Seekriegsleitung, so fällt auf, dass stets von Waffen und Schiffbautechniken die Rede ist, von einer Ausnahme abgesehen hingegen nie von den „Nachrichtenmitteln für die Führung“. In der Denkschrift über die „Forderungen für den künftigen Kriegsschiffbau aufgrund der Erfahrungen des ersten Kriegsjahres bezüglich der Kriegsbrauchbarkeit unserer Schiffsneubauten“ fällt das Urteil über den technischen Bereitschaftsstand und den Einsatzwert der deutschen Flotte vernichtend aus. Eine vergleichbare Untersuchung der Führungssituation der Flotte und ihrer Einheiten, der Erfahrungen mit Fernmeldeführung, Funkbeobachtungs- und Funkpeildienst sucht man vergebens.

**AUCH ZU KNACKEN:** **Die Elektromechanische Perfektion der Vier-Walzen-Marine-Enigma von 1944 ließ an sicher verschlüsselten Funkverkehr glauben.**

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Die Bilanz für das maritime Europa war am Ende des Zweiten Weltkriegs noch katastrophaler als nach dem Ersten Weltkrieg. Die Amerikaner hatten bei der zivilen und militärischen Eroberung der Ozeane in allen zu betrachtenden Kategorien endgültig die Führung übernommen. Das von Deutschland angeführte und besetzte kontinentale Europa lag in rauchenden Trümmern.

Ist der Krieg der Vater aller Dinge? Auf den ersten Blick scheint das für die Eroberung der Ozeane im elektronischen Zeitalter zu stimmen, da Krieg und Gewalt die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts dominierten. Auf den zweiten Blick kommen Zweifel. Nur Kräfte des freien Wirtschaftsmarktes verhelfen neuen technischen Entwicklungen zum Durchbruch. ⚓

**Dr. Sigurd Hess,** Konteradmiral a. D., 2008/09 Berater für Seesicherheit für die EU-Kommission. Er ist Vorsitzender der DGSM. Veröffentlichungen und Vorträge über Piraterie und Seesicherheit, Sicherheitspolitik, Militärgeschichte und Nachrichtendienste.



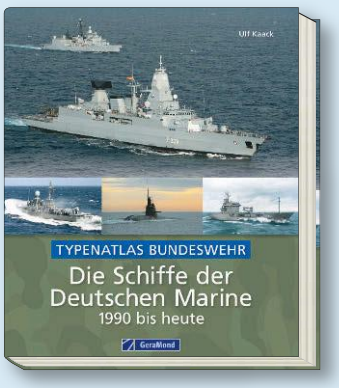

# Die Deutsche Marine.

www.geramond.de

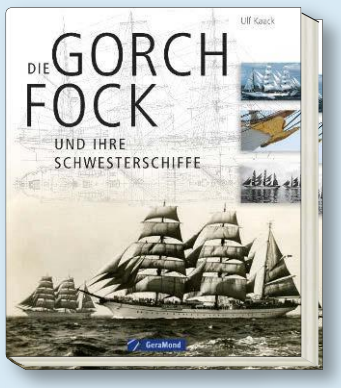
NEU!

Boote und Schiffe aus Kriegsbeständen kennzeichnen die Anfangsjahre der Bundesmarine, hochmoderne Technologien die Zeit vor der Wiedervereinigung. Marine-Experte Ulf Kaack beschreibt in seinem Typenatlas anhand von 300 Schiffsporträts die rasante technische Entwicklung der westdeutschen Marine. Mit fundierten Texten, mit Datentabellen und authentischen zeitgenössischen Aufnahmen. Ein umfassendes Handbuch für alle militärhistorisch Interessierten.

144 Seiten · ca. 250 Abb. · 22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80 · sFr. 36,90
ISBN 978-3-86245-733-5 **€ 26,99**




144 Seiten · ca. 250 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80 · sFr. 36,90
ISBN 978-3-86245-727-4
**€ 26,99**




168 Seiten · ca. 180 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 30,80 · sFr. 39,90
ISBN 978-3-86245-672-7
**€ 29,95**

Faszination Technik

GeraMond

Jetzt online stöbern unter
www.geramond.de
oder gleich bestellen unter
Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)

Schlechter Schüler – geschickter Tüftler

# Alexander Behm und seine Erfindung

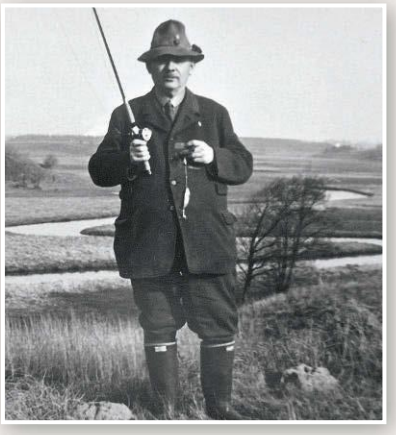


Foto: Sammlung Werner Schneider

**ANGELLEIDENSCHAFT: Alexander Behm war begeisterter Angler, doch sein größter »Fang« war das Echolot.**

**Das Echolot kennt in maritimen Kreisen jeder, kaum aber seine Geschichte. Das Lebenswerk ihres Erfinders Alexander Behm ist für die Technologieentwicklung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts exemplarisch.** Von Werner Schneider

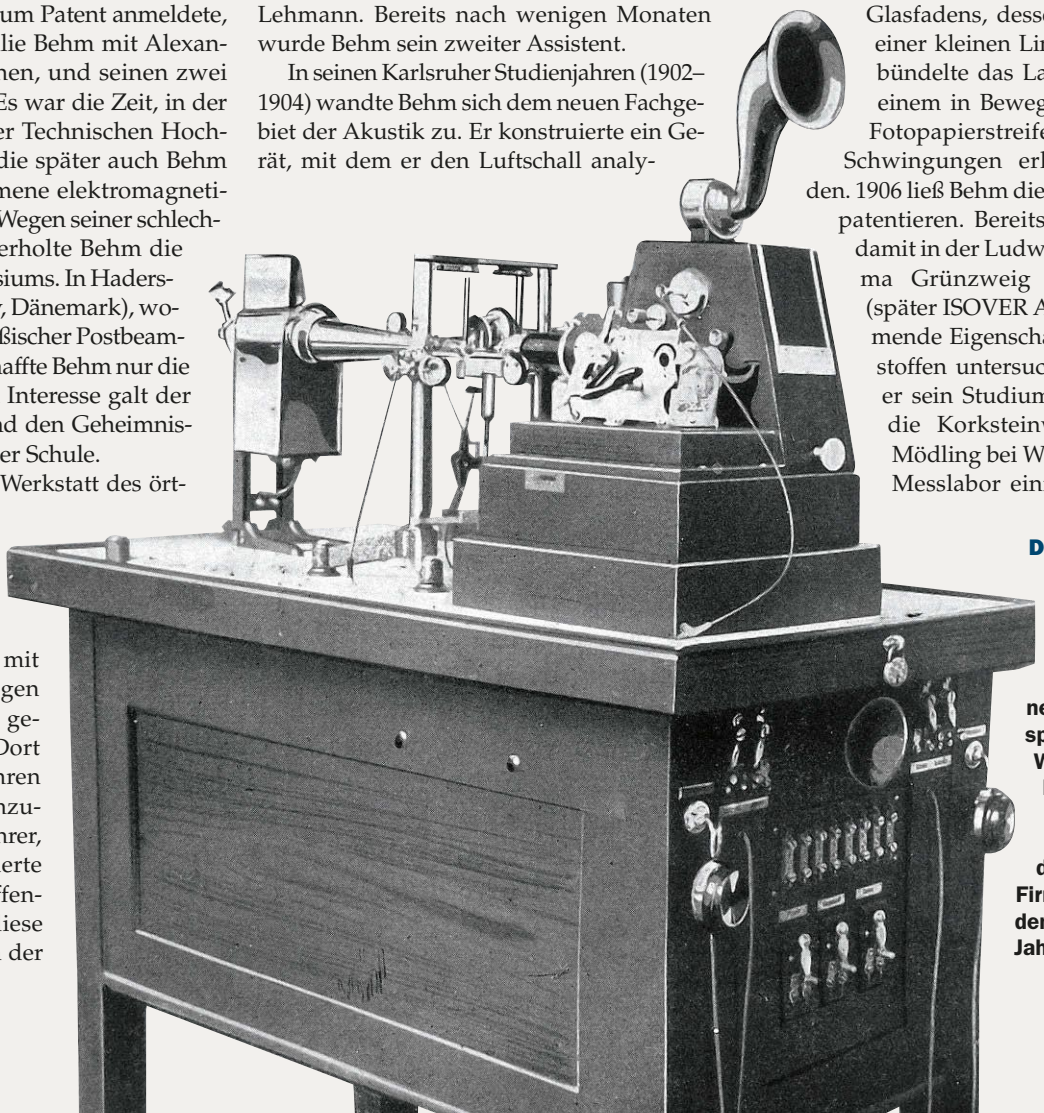
Als Carl Benz seinen „Wagen ohne Pferde“ 1886 zum Patent anmeldete, lebte die Familie Behm mit Alexander, dem Erstgeborenen, und seinen zwei Brüdern in Parchim. Es war die Zeit, in der Heinrich Hertz an der Technischen Hochschule in Karlsruhe, die später auch Behm besuchte, die Phänomene elektromagnetischer Wellen erhellte. Wegen seiner schlechten Leistungen wiederholte Behm die Quarta seines Gymnasiums. In Hadersleben (jetzt: Haderslev, Dänemark), wohin sein Vater als preußischer Postbeamter versetzt wurde, schaffte Behm nur die „mittlere Reife“. Sein Interesse galt der Fischerei, der Jagd und den Geheimnissen der Natur, nicht der Schule.

Ihn faszinierte die Werkstatt des örtlichen Büchsenmachers, bei dem er ein Praktikum absolvierte. Dort baute er sein erstes Mikroskop aus Altmetall mit einer funktionsfähigen Linse, die er selbst geschmolzen hatte. Dort lernte er, mit Gewehren und Schießpulver umzugehen. Sein Physiklehrer, Conrad Dunker, förderte Behms Talente. Offensichtlich waren es diese ersten Erfahrungen in der Werkstatt und im Schullabor, die Behm nachhaltig prägten. Als Röntgen 1901 den Physik-Nobelpreis erhielt, hatten Behm und Dunker bereits mit Röntgenstrahlen Handknochen abgelichtet. Die hierfür notwendige elektrische Spannung lieferten von Behm gebaute Flaschenbatterien. Solche Fertigkeiten erweckten an der TH Karlsruhe die Aufmerksamkeit des Physikprofessors Dr. Otto Lehmann. Bereits nach wenigen Monaten wurde Behm sein zweiter Assistent.

In seinen Karlsruher Studienjahren (1902–1904) wandte Behm sich dem neuen Fachgebiet der Akustik zu. Er konstruierte ein Gerät, mit dem er den Luftschall analysierte (Sonometer). Das technische Problem, die Schallwellen sichtbar zu machen, löste Behm auf verblüffend einfache Art mithilfe einer Stimmgabelkonstruktion.

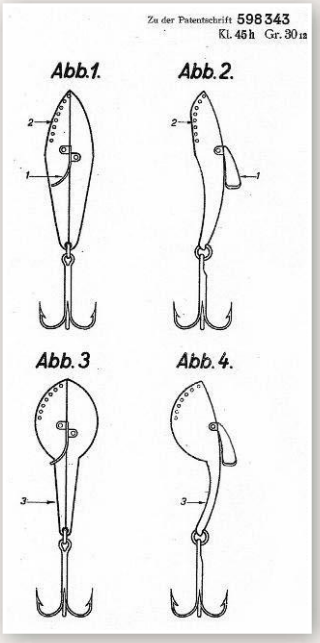
## Schallwellen werden sichtbar

Die durch einen bestimmten Ton ausgelösten Schwingungen der Gabelzinken vergrößerte Behm mithilfe eines angeklebten Glasfadens, dessen Ende er zu einer kleinen Linse formte. Sie bündelte das Lampenlicht auf einem in Bewegung gesetzten Fotopapierstreifen, womit die Schwingungen erkennbar wurden. 1906 ließ Behm diese Vorrichtung patentieren. Bereits 1904 hatte er damit in der Ludwigshafener Firma Grünzweig & Hartmann (später ISOVER AG) schalldämmende Eigenschaften von Baustoffen untersucht. 1905 brach er sein Studium ab, weil ihm die Korksteinwerke AG in Mödling bei Wien ein eigenes Messlabor einrichtete. Noch



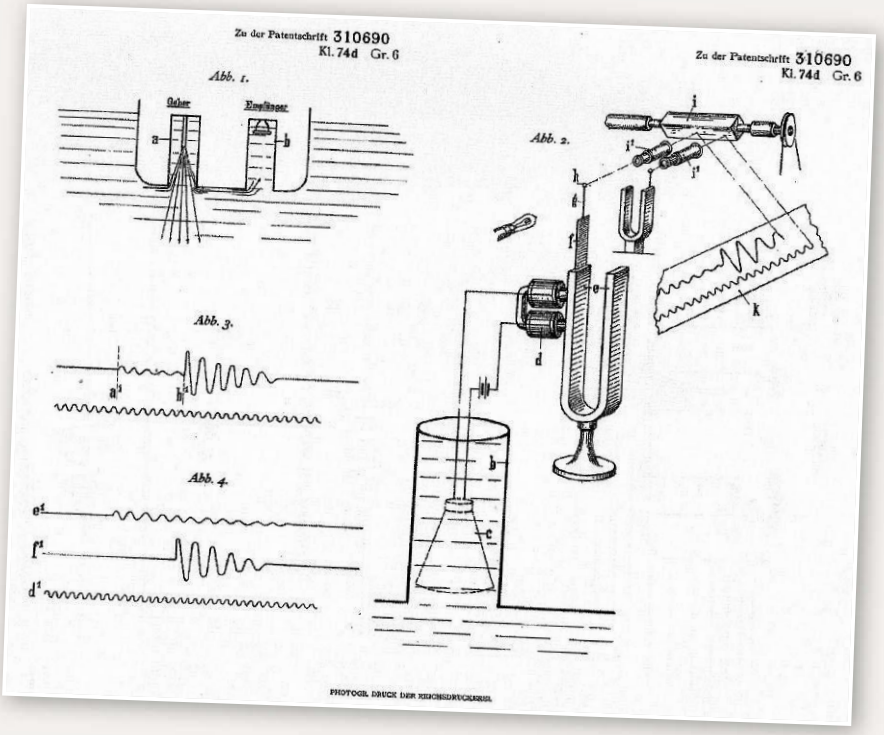
**DER ANFANG: Was aussieht wie eine Mischung aus Nähmaschine und Plattenspieler ist in Wahrheit Behms erstes Echolot von 1918. Abgebildet in einer Firmenschrift aus den 1920er-Jahren.**

Foto: Sammlung Werner Schneider




**BEHM-BLINKER:** **Es darf auch mal eine Erfindung für das liebste Hobby sein: Zeichnung des Angelköders, hier aus der Patenschrift.**

Foto: Sammlung Werner Schneider




**ECHOLOT-SCHEMA:** **Darstellung aus dem Behm-Patent „Anordnung zur Bestimmung von Meerestiefen und sonstigen Entfernungen unter Wasser“ Nr. 310690 vom 7. Januar 1916.**

Foto: Sammlung Werner Schneider

bevor er das 25. Lebensjahr vollendet hatte, war Behm Laborleiter. Im gleichen Jahr heiratete er Johanna Glamann (1880–1956), die er bereits in Jugendjahren in Hadersleben kennengelernt hatte.

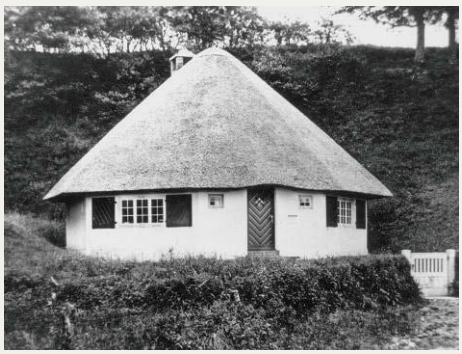
## TITANIC als Auslöser

Der Untergang der TITANIC 1912 war das Startsignal für seine wohl spektakulärste Erfindung. Finanziell förderte sie der in Kiel lebende Erfinder des Kreiselkompasses, Dr. Anschütz-Kaempfe. Als Schallquelle für die Herstellung eines Unterwasserechos nutzte Behm anfangs Gewehrschüsse, später Sprengkapseln, dann Schlagbolzen und erst spät Ultraschallanlagen. Für die Ortung von Eisbergen erwies sich das Verfahren als ungeeignet.

Auch die mehrjährigen Versuche, mithilfe der Schallstärke die Meerestiefe zu messen, scheiterten an den unterschiedlichen Beschaffenheiten des Meeresbodens. Behm erhielt für eine erste, noch untaugliche Konstruktion bereits 1913 ein Reichspatent. Die Versuche auf seinem Laborschiff in der Kieler Förde dauerten jedoch noch Jahre, bis er die Tiefe über die Zeitdauer des Schalls – im Salzwasser rund 1500 Meter pro Sekunde – messen konnte. Dieses Verfahren wurde 1916 patentiert. Ende des Ersten Weltkriegs hatte Behm ein Echolot mit photographischer Aufzeichnung entwickelt. Der Durchbruch kam jedoch erst nach dem Krieg mit der Erfindung des Kurzzeitmessers. Erstmals wurde es möglich, kleinste Zeiteinheiten von Zehntausendstelsekunden per Knopfdruck zu loten und die Ergebnisse auf einer Skala abzulesen.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelte Behm in seiner „Behm-Echolot-Fabrik“ immer wieder Neues. Hierzu gehörten seine handlichen Speziallote, die er für Arktisexpeditionen – gelegentlich auch als Spende – zur Verfügung stellte. 1925 ermittelte zum Beispiel der Polarforscher Roald Amundsen in Nordpolnähe hiermit eine Meerestiefe von 3750 Metern. Die Höhe von Zeppelinen wurde anfangs über den Luftdruck gemessen. Da dies unzuverlässig war, stürzten immer wieder Zeppeline ab. So kam Behm auf die Idee, die Echomethode auch für die Höhenmessung zu nutzen. Auch General Nobile hatte ein solches Luftlot bei seiner spektakulären Arktisexpedition 1926 an Bord der NORGE.

Angler fischen seit Generationen mit künstlichen Ködern. Viele hiervon stammen von Behm. Immer wieder konstruierte er neue Fliegenköder, Rollen und Ruten. Die „Behm-Fliege“ und der „Behm-Blinker“ gingen in die Fischereigeschichte ein: Der weltweit einzige Fliegenköder, der den Namen eines deutschen Erfinders trägt, wird sechzig Jahre nach seinem Tod immer noch nachgebastelt.



**FISCHERHÜTTE:** **Behms Altersruhesitz – sein letztes Wohnhaus in Tarp bei Flensburg.**

Foto: Sammlung Werner Schneider

## Beeindruckendes Lebenswerk

In fast allen deutschsprachigen Aufsätzen zum Echolot wird der Eindruck erweckt, dass es sich um eine ausschließlich deutsche Erfindung handelt. Dies ist historisch nicht korrekt. Als Behm 1916 sein Patent anmeldete, war in den USA bereits ein Echolot für große Meerestiefen entwickelt. Der Erste Weltkrieg förderte Parallelentwicklungen auch in anderen Ländern. In Deutschland war Behm jedoch der einzige, der die Idee bis zur bordtauglichen Reife gebracht hatte.

Zur Würdigung seiner Lebensleistung gehört zudem der Blick auf das gesamte Spektrum seiner Erfindungen: Sein Sonometer war einzigartig, sein Kurzzeitmesser eine weltweit anerkannte Spitzenleistung. Fast jährlich kamen Weiterentwicklungen auf den Markt, zum Beispiel zur Erkennung von Fischschwärmen oder des Verlaufs von Bergwerksschächten und -stollen. Für sein Luftlot gewann er 1924 den internationalen Wettbewerb der Königlichen Niederländischen Gesellschaft für Luftschifffahrt. 1927 erhielt er die traditionsreiche „große goldene Plakette“ der französischen Vereinigung für die Sicherheit der Luftfahrt. 1928 verlieh ihm die Kieler Universität die Ehrendoktorwürde. In seinem Geburtsort Sternberg und in Tarp, wo er in der „Fischerhütte“ seinen Lebensabend verbrachte, hat man Straßen und Schulen nach ihm benannt – mit guten Gründen. ⚓

Gesang der Seemänner

# Kräftige Lieder an Bord der Segler

**BLICK IN DIE TAKELAGE:** Bevor die Segel so im Wind stehen, ist kräftiges Zupacken angesagt. Das geht am besten mit einem arbeitsrhythmischen Lied auf den Lippen.

Foto: Elena Romana Gasenzer

**Was wäre das Meer ohne die alten Gesänge der Segler und Fahrensleute? Die Berichte von Stürmen, Schiffbrüchen und bezwungenen Gefahren lassen sich viel emotionaler in Musik ausdrücken. Ein Lied klingt „Meer als 1000 Worte“!** Von Elena Romana Gasenzer

Wenn von Musik und Meer die Rede ist, denkt man an die unzähligen Seemannslieder, die aus Fernsehen und Rundfunk jedem geläufig sind. Musikhistorisch korrekter ist es, von einem Shanty zu sprechen und damit bereits eine Eingrenzung hinsichtlich einer bestimmten Form und Gattung vorzunehmen. Typischerweise ist ein Shanty ein Seemannslied mit Refrain. Die Bezeichnung Shanty soll aus dem Französischen entlehnt sein, von „chanter“ (singen). Ursprünglich waren Shanties die Lieder der Seeleute, die auf den alten Seglern während der Arbeit gesungen wurden. Der Rhythmus dieser Lieder war in vielen Fällen derart gestaltet, dass er bei bestimmten gemeinschaftlichen Arbeiten wie beim Brassen der Segel oder beim Pumpen als Taktgeber fungierte, damit alle im Rhythmus des Gesanges im selben Takt arbeiteten. Dies zeigt die Form des typischen Shanty, das aus einer Strophe besteht, die von einem Vorsänger, dem Shantyman, solo vorgetragen wurde, und einem Refrain, der sich strophenweise wiederholt und von der ganzen Crew im Chor gesungen wurde. Diese Tradition wurde bis zum Aufkommen der Dampfschiffe gepflegt.

## Erste Shanty-Erwähnung

Erstmals wurden die Arbeitslieder der englischen Seeleute 1549 in „The Complaynt of Scotland“ erwähnt. Die Blüte erreichte das Shanty als musikalische Gattung zweifellos mit dem Aufkommen des vollgetakelten Segelschiffs. Zwar befuhren bereits wagemutige Seefahrer wie Leif Eriksson, Christopher Columbus, Bartolomeu Dias, Fernando Magellan und andere die Meere unter Segeln und entdeckten dabei neue Kontinente und Handelswege, und sicher wurde auch auf ihren Schiffen gern gesungen, jedoch konnte das Shanty erst mit dem Aufkommen einer umfangreichen Seewirtschaft und des Seehandels zur Blüte gelangen.

In einer Zeit, in der nur die Kraft des Windes und menschliche Muskelkraft zur Verfügung standen, um ein Schiff zu bewegen, waren die Arbeitsabläufe und Wachen an Bord streng geregelt. Nicht nur die Segel mussten gehisst und gebrasst werden, besonders die Arbeit an den Pumpen galt als Schwerstarbeit. Bis zum Aufkommen der Stahlindustrie und des Vernietens von Stahlplatten wurden alle seegängigen Schiffe aus Holzplanken gebaut. Zum Abdichten standen als einzige Methoden nur das Kalfatern und das Imprägnieren mit Pech zur Verfügung. Fast alle hölzernen Schiffe leckten, was kein Problem darstellte, solange die Crew schneller pumpen konnte, als das Schiff Wasser machte.

## Gegen Wassermachen anpumpen

Die Musik sollte dabei die Zusammenarbeit in der Gruppe vereinfachen und den Teamgeist fördern. Rhythmus und Form des Shanty koordinierten die Arbeitskräfte, richteten die Konzentration der Männer auf die Arbeit und lenkten von der Schwere der Tätigkeit ab – ein Effekt, der heute noch durch Musikbeschallung in Fitnessstudios erzielt wird. Daneben gaben Shanties der Mannschaft die Möglichkeit, ihre Ansichten und Gefühle auszudrücken, ohne mit Bestrafung rechnen zu müssen. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Shanties an Bord und in den Traditionen der Seeleute eine so große Rolle spielten. Man sagte, ein guter Shanty sei so viel wert wie zehn Mann an einem Tau.

## Shanty als Abgrenzung

Das Shanteying unterschied auch die Mannschaft von den Offizieren an Bord. Die Form des Shanty – Vorsänger und Chor – demonstrierte, wer die Arbeit machte und wer die Order an Bord gab. Diese Form des Liedgesangs entstand in der europäischen Musikgeschichte schon sehr früh und reicht bis zur kirchlichen Gesangspraxis des gregorianischen Chorals im 9. Jahrhundert zurück. Auch hier drückte sich durch den Wechsel von Vorsänger und Chor der Standesunterschied von Priester und Gemeinde aus. Der Shantyman war keine offizielle Position an Bord, auch gab es dafür keine besondere musikalische Unterweisung. Der Rang eines Seemanns innerhalb der Crew hing von seiner Berufserfahrung ab: Je mehr Erfahrungen ein Seemann hatte, desto höher war auch seine Bezahlung. Die Fähigkeit, Shanties zu singen, und das Repertoire an Liedern wuchsen ebenfalls mit den Berufsjahren. Dabei erlernten die Seeleute das Singen im Lauf ihrer Fahrenszeit. Wer eine natürliche Begabung und eine gute Stimme hatte, wurde von der Crew als Shantyman akzeptiert und nahm dann die Position des Vorsängers ein. Lieder wurden von Mann zu Mann weitergegeben. Typischerweise wurden die Texte und Melodien aufgrund einer fehlenden schulmusikalischen Ausbildung der Seeleute in erster Linie mündlich überliefert. Schriftliche Aufzeichnungen von Shanties kamen nur zustande, wenn musikgelehrte Passagiere die Gesänge der Seeleute abhörten und in Notenschrift notierten oder ein Shanty aus irgendeinem Anlass selbst komponierten.

**ALLE MANN ZUGLEICH: Crew beim Setzen der Segel.**
Abbildung: Sammlung Gasenzer

Daher gibt es von einigen Liedern viele verschiedene Varianten. Das Vorhandensein verschiedener Variationen eines Liedes gilt deshalb als musikwissenschaftlicher Beleg für die Echtheit des Shanty. Die mündliche Überlieferung ermöglichte Leuten ohne musikalische Ausbildung das Erlernen von Musik und Folklore und sorgte für ihren Erhalt. Andererseits gingen durch die mündliche Überlieferung viele Melodien und Texte verloren.

## Blütezeit im 19. Jahrhundert

Mit dem Beginn der Industriellen Revolution wurde es möglich, größere und schnellere Schiffe zu bauen, und der Stahlschiffbau verdrängte zunehmend Holz als Baumaterial für Frachtsegler. Durch den zunehmenden Handel wurden vermehrt Frachtkapazitäten notwendig. Daher erlebte der Schiffbau Mitte des 19. Jahrhunderts ein „Goldenes Zeitalter", das auch dem Shanty zur Blüte verhalf.

1844 wurde ein Handelsvertrag mit China geschlossen, der den Teehandel begünstigte. Weil Tee jedoch auf der langen Reise leicht verdarb, wurden schnellere Schiffe notwendig; zur Legende wurden die amerikanischen Teeklipper. Schon damals galt dabei das Prinzip: Länge läuft. Die Schiffe wurden länger und schmaler, was jedoch die Ladekapazität verringerte. Um wirtschaftlich zu arbeiten, mussten die Schiffe von einer kleineren Crew gesegelt werden. Mit dem Ausbruch des Goldrausches in der neuen Welt und der damit verbundenen Nachfrage an Gütern kam es zu unvorstellbaren Migrationsbewegungen: Menschen aus allen Teilen Europas strömten auf der Suche nach Glück auf den neuen Kontinent und brachten auch ihre Musik mit, wodurch besonders die amerikanischen Shanties befruchtet wurden.

**ORDNUNG: Gaitaue zum Aufgeien der Rahsegel an Bord eines aktiven Großseglers.**
Foto: Elena Romana Gasenzer

Durch die Internationalität der Seefahrt und kürzer werdende Reisezeiten machten die Shanties schnell die Runde und vermischten sich mit Volksliedern. Weil auf den Schiffen oftmals ein Kauderwelsch aus mehreren Sprachen gesprochen wurde, existieren zahlreiche Shanty mit deutsch-englischen Mischtexten. Besonders bekannt ist das Lied von „The Banks Of Sacramento". Die Melodie entstand 1849 während des Goldrausches und der „Great Immigration" nach Kalifornien und wurde als Anker-Shanty gesungen. In Norddeutschland ist die Melodie in einer Abwandlung mit plattdeutschem Text als „Hamborger Veermaster" bekannt, wo es als traditionelles „Schietgäng-Shanty" gebräuchlich war. Der plattdeutsche Text beschreibt facettenreich die Zustände und hygienischen Mängel auf historischen Segelschiffen, einschließlich der Wanzen in der Koje und der Maden im Pökelfleisch, die bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts auf den meisten Seglern Realität waren.

Entsprechend ihrer Herkunft weisen Shanties einige besondere Merkmale auf, die durch die Musikkulturen des jeweiligen Herkunftslandes geprägt sind. Die Melodien der ursprünglich englisch-irischen Shanties stehen meistens in den Moll-Tonarten der traditionellen irisch-keltisch Weisen. Diese Überlieferungen können bis ins 16. Jahrhundert zurückreichen. Häufig sind Texte in plattdeutscher Sprache zu finden. Ihre Melodien sind oftmals in Sammelbänden mit Irish Folk enthalten. Diese Lieder wurden meist einstimmig gesungen. Meistens handelt es sich um Strophenlieder, die Geschichten von der Seefahrt erzählen.

## Erst ohne Begleitmusik

Eine instrumentale Begleitung ist für das Shanty eher untypisch, in erster Linie handelt es sich bei diesem Genre um reine Vokalmusik. Dennoch war es auf Segelschiffen durchaus üblich, dass die Seeleute einfach konstruierte Instrumente spielten und mit diesen den Shanty-Gesang begleiteten. Die hierfür notwendige Spieltechnik haben die Seeleute untereinander ihren Kamera-

## HINTERGRUND Schwerstarbeit im Rhythmus und noch Luft zum Singen

Eine der schwersten Arbeiten, die auf historischen Segelschiffen verrichtet werden musste, war das Lichten des Ankers mit der Ankerwinde, auch Gangspill genannt. Um ein Schiff sicher zu verankern, muss die Ankerkette etwa siebenmal so lang sein wie die jeweilige Wassertiefe. Üblicherweise verwendete man für das am Anker angebrachte Drittel eine Kette und für die übrigen zwei Drittel Länge eine Trosse, um Material und Gewicht zu sparen.

**MIT GLEICHER KRAFT AN DEN BARS: Die Crew der Viermastbark PARMA beim Ankerlichten. Ein Foto vom Anfang der 1930er-Jahre.** Foto: Sammlung Gasenzer

Um den Anker zu heben, musste das Schiff zuerst über den Anker gezogen werden. Erst dann konnte das eigentliche Ankerheben beginnen. Die Ankerwinde hatte oben eine Reihe von Löchern, in die Holzstangen (Bars) eingesteckt wurden. Das Ankertau wurde dreimal um den Windenkopf gelegt. Dann marschierten die Seeleute, sich gegen die Bars stemmend, um die Winde. Dabei war es notwendig, dass alle einen gleichmäßigen Druck ausübten und im selben Rhythmus arbeiteten. Daher ist es nicht verwunderlich, dass sich zur Begleitung dieser Arbeit das Capstan-Shanty (Ankerwinden-Shanty) als eigenes Genre herausbildete. Entsprechend den Anforderungen des Ankerhebens hat das Capstan-Shanty einen durchgehenden Rhythmus. Die Lieder haben Strophen und Refrains und sollten die Seeleute gleichmäßig um die Winde laufen lassen. Dauerte das Lichten des Ankers länger als das Lied, war es Aufgabe des Shantyman, zu improvisieren und neue Strophen zu erfinden.

den vermittelt. Weil der Raum für persönliche Gegenstände auf den Schiffen äußerst begrenzt war – geschlafen wurde bekanntlich in Hängematten –, waren vor allem kleine, handliche Instrumente in Gebrauch, die nur wenig Raum beanspruchten. Der zweite Aspekt war eine einfache Handhabung und eine leicht zu erlernende Spieltechnik.

## Schifferklavier kommt dazu

Aus diesem Grunde waren es vor allem kleine Block- und Querflöten (flutes and pipes), Dudelsäcke wie die Musette oder Gaìta, aber auch Saiteninstrumente wie kleine Fideln oder Gitarren, die sich für das Musizieren auf den Schiffen eigneten. Natürlich ist hier auch das „Schifferklavier" zu nennen, das in Form des Bandoneons im 19. Jahrhundert populär wurde. Alle diese Instrumente zeichnen sich durch eine für das volkstümliche Musizieren relativ leichte Erlernbarkeit aus. Darüber hinaus sind einfache Flöten, Dudelsäcke und Saiteninstrumente auch mit wenigen Mittel herzustellen. Zu jeder Crew gehörte ein Schiffszimmermann, der ständig notwendige Reparaturen am Schiff durchzuführen hatte. Viele dieser Zimmerleute verdienten sich während ihrer wachfreien Zeit ein Zubrot durch den Bau von Gebrauchsgegenständen wie Seekisten und andere Dinge. Sicher waren sie auch in der Lage, einfache Instrumente wie Flöten der Gitarren zu bauen. Daher war eine improvisierte Instrumentalbegleitung des Shanty-Gesangs durch Harmonie-Akkorde oder das Mitspielen der Melodie, je nach vorhandenem Instrumentarium und Fähigkeiten der Seeleute, durchaus üblich.

Mit dem Sklavenhandel nahm das Shanty Merkmale afrikanischer und karibischer Musikkulturen in sich auf. In erster Linie waren das natürlich die Instrumente, mit denen die Gesänge begleitet wurden. Die Instrumente der afrikanisch-karibischen Musikkulturen hatten den Vorteil, dass sie mit einfachen Mitteln an Bord der Schiffe hergestellt werden konnten und keine spezielle Spieltechnik erforderten, die mühsam erlernt werden musste. Ihnen konnte auch der musikalisch ungebildete Matrose wohlklingende Töne entlocken. Die Harmonien dieser Shanties wiederholen sich, der Rhythmus ist oft synkopiert und animiert zur Improvisation. Diese typischen Merkmale der afrikanischen Musikkultur sind auch in heutigen Musikrichtungen wiederzufinden, etwa im Blues, Gospel, Jazz oder im Rap. Die markanten Rhythmen machten diese Lieder für die Arbeit an Bord besonders geeignet: Durch den Rhythmus konnte über längere Zeit ein Tempo gehalten werden, und Improvisationen ermöglichten eine Verlängerung des Liedes, für den Fall, dass die jeweilige Arbeit noch nicht beendet war.

Die afrikanisch-karibischen Lieder erzählen meistens eine Geschichte oder bilden innerhalb jeder Strophe eine poetische Szene ab. Viele dieser Lieder erzählen ihrer Herkunft entsprechend von den Grausamkeiten des Sklavenhandels. Berühmt wurde das Lied „My Name is Edwart Hollander", dessen Text von einer wahren Begebenheit erzählt: Auf dem Sklavenschiff LE REDEUR, das 1819 mit 22 Mann Besatzung und 150 Slaven an Bord von Westafrika nach Amerika segelte, brach unter den Sklaven die unheilbare Augenkrankheit Ophthalmia granulosa aus, eine bakterielle Endzündung des Auges mit dem Bakterium Chlamydia trachomatis, die unbehandelt zur Erblindung führt. Als einige Sklaven unbeaufsichtigt auf dem Deck gelassen wurden, umarmten sie sich und sprangen über Bord. Diesen „Ungehorsam" bestrafte der Kapitän, indem er 36 Sklaven hängen und über Bord werfen ließ.

**Das Anker-Shanty „The Banks of Sacramento", besser bekannt als „Hamborger Veermaster", besingt die hygienischen Verhältnisse auf Großseglern. In der Richtung sah es an Bord schlimm aus.**

## Heutiges Chor-Shanty

Das Shanty, wie es heute noch von Shanty-Chören interpretiert wird, entstand im Amerika des 19. Jahrhunderts und vereint die musikalischen Merkmale beider Musikkulturen in sich. Es mischten sich afrikanische und irische Texte, und die markanten Rhythmen der afrikanischen Musik flossen in die irischen Melodien ein. Daraus entstanden Arbeitslieder, die schnell unter anderen Berufsgruppen wie Goldsuchern, Minern und Holzfällern beliebt wurden. Neben der musikethnologischen Herkunft der Melodien, deren Merkmale in das Shanty einflossen, bildeten sich auch verschiedene Stile durch die unterschiedliche Art der Schiffe (Sklavenschiffe, Walfänger, Piraten,

**WEITER BLICK: Bis zum Horizont. Der Rest des Motivs mit Rollen und Leinen verheißt Muskelarbeit und ist weniger romantisch.**
Foto: Elena Romana Gasenzer

Kriegsschiffe etc.) sowie der Arbeit, die auf diesen Schiffen verrichtet wurde. Das französische Volkslied „Le corsair le grand coureur" ist ein altes Freibeuterlied, das von dem Streit zwischen Franzosen und Engländern berichtet.

## Arbeit an Bord macht das Lied

Mehr als die Art der Schiffe prägten die unterschiedlichen Arbeiten an Bord das Shanty. Die Segel waren vor dem Aufkommen der Dampfschifffahrt der einzige Antrieb eines Segelschiffes. Bei den Rah-getakelten Schiffen (engl. square rigger) mussten die Rahen (engl. yards) zum Setzen der Segel nach oben gezogen werden, um die Segel zu setzen. Zum Bergen der Segel wurden sie wieder herabgelassen. Bei einem Schiff mittlerer Größe wogen Segel und Rah bis zu 1000 Pfund, bei größeren Schiffen sogar über 2500 Pfund. Machte das Schiff keine Fahrt, mussten die Segel geborgen werden, damit der Schwerpunkt des Schiffes nach unten kam. Je näher das Gewicht zum Deck hin gelagert wurde, desto stabiler wurde das Schiff.

Um die Segel zu setzen, musste die Mannschaft zuerst in die Takelage aufentern, um die aufgerollten Segel klarzumachen. Nachdem wieder abgeentert war, musste die Rah mit dem Segel von der Mannschaft hochgezogen werden. Das Fall, an dem die Rah hing, wurde Halyard genannt. Das Wort setzt sich aus den englischen Begriffen „haul" für ziehen und „yard" zusammen. Diese Arbeit wurde von den sogenannten Halyard-Shanties begleitet. Das Shanty half den Männern, gleichzeitig am Fall zu ziehen. Typischerweise weist der Refrain rhythmisch zwei Taktschläge auf, zu denen zweimal am Halyard gezogen wurde. Auf großen Schiffen mit entsprechender Takelage war das Segelsetzen so schwer, dass nur einmal pro Refrain gezogen wurde. Während der Strophe wurde die Arbeit ausgesetzt, damit die Mannschaft Kräfte sammeln konnte. Kleine Segel konnten wie auf einer Yacht stetig hochgezogen werden, in diesem Fall wurde auch am Fall gezogen, während die Strophe gesungen wurde. Dabei entstand das Hand-over-hand-Shanty.

Einige Arbeiten an Bord waren so schwer, dass während des Refrains nur einmal am Tau gezogen werden konnte. Für diese Situationen bildete sich das Short-drag-Shanty heraus. „Short drag" bedeutet so viel wie „kurzes Zerren". Short-drag-Shanties wurden zum Brassen der Segel oder für den letzten Trimm genutzt.

Winden wurden nicht nur genutzt, um den Anker zu heben, sie dienten auch zum Dichtholen und Bergen aller möglichen Dinge. Aus diesem Grunde waren sie auf den Seglern allgegenwärtig. Ebenso wichtig waren Pumpen, zumal kaum ein hölzerner Segler richtig dicht war. Die Schiffe waren mit Pumpen ausgestattet, um die Bilge wasserfrei zu halten. Für die Arbeiten an diesen Geräten entstanden die Windlass-and-Pumping-Shanties (Winden- und Pumpen-Shanties) als eigene Form. Pumpen gab es in verschiedenen Bauarten, ihre Bedienung war jedoch mit der der Winde zu vergleichen. Daher war die Form der Winden- und Pumpen-Shanties gleich. Eine besondere Konstruktion war die „Downtown-Pumpe", bei der die Pumpengriffe kontinuierlich auf und ab bewegt wurden. Die Arbeit an dieser Pumpe brachte das Downtown-Pump-Shanty hervor.

## Verklärende Lieder

Natürlich sangen die Seeleute auch während ihrer wachfreien Zeit, beim Landgang oder zur Wachablösung. Das bekannte Shanty „What shall we do with a drunken Sailor" wurde beim Wachwechsel im Marschrhythmus gesungen. Während der Freizeit wurden jedoch höchstwahrscheinlich die romantischen Momente der Seefahrt besungen sowie allerlei Seemannsgarn gesponnen. In diesem Zusammenhang entstanden Lieder von der Liebe oder Texte, die von verwegenen Kapitänen und furchtlosen Seeräubern erzählten. Die Romantisierung des Mythos Segelschiff hat mit großer Wahrscheinlichkeit ihren Ursprung in diesen Gesängen, denn angesichts der harten Arbeit auf den Schiffen, der Gefahren und Entbehrungen des Seemannslebens kann niemand ernsthaft glauben, das Leben auf den historischen Großseglern sei wirklich romantisch gewesen.

**Nichts war romantisch im harten, entbehrungsreichen Arbeitsalltag auf historischen Großseglern. Auch nicht die Lieder!**

Die Stilmerkmale des Shanty blieben jedoch nicht nur auf den Bereich der Volksmusik und des Seemannsbrauchtums beschränkt. Schon früh fanden die typischen Rhythmen und Formen Eingang in die Kunstmusik. Beispielsweise gilt die Sailors Hornpipe als typischer Matrosentanz. Die Hornpipe ist ein Solotanz, dessen Tanzschritte fast auf der Stelle ausgeführt werden, was sie für Schiffe besonders geeignet macht. Sie wurde schon während der Barockzeit als Instrumentalstück auf verschiedenen Instrumenten musiziert und von Komponisten wie Henry Purcell oder Georg Friedrich Händel als Suitensatz in die Kunstmusik eingeführt. Die englische Seefahrttradition trug dazu bei, dass die Hornpipe zu einem englischen Nationaltanz wurde und bis heute mit der Seefahrt in

Verbindung gebracht wird. Sie stand sogar offiziell auf den Lehrplänen der britischen Seefahrtsakademien.

Sir Henry Wood fügte in seine „Fantasia on British Sea Songs“ (1905) ebenfalls eine Hornpipe als Satz ein. Die Melodie dieser Hornpipe wurde bereits um 1775 veröffentlicht und geht auf das Seemannslied „Jack's the Lad“ zurück. Im 19. Jahrhundert wurden in vielen Ländern Europas vermehrt Kadettenanstalten und Seefahrtsakademien zur Ausbildung des Offiziersnachwuchses eingerichtet. Ähnlich wie in anderen Fachgebieten wurden auch hier die schönen Künste als bildungsnotwendig angesehen. Zum Lehrplan zählten daher auch Chorgesang und Unterweisung in diversen Gesellschaftstänzen. Diese Einrichtungen trugen zur Erhaltung des Shanty-Gesangs bei. Zeitgleich wurde der Chorgesang durch die Gründung zahlreicher Liedertafeln immer populärer. In dieser Zeit gründeten sich besonders in den Küstenstädten die ersten Shanty-Chöre, die das alte Liedgut wiederentdeckten und verbreiteten. Erstmals wurden Sammelbände mit Shanties veröffentlicht.

In den 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts machten Interpreten wie Freddy Quinn das Shanty in der Öffentlichkeit populär und weckten mit ihren Melodien das Fernweh und die Reiselust der Wirtschaftswunderjahre. Durch zahlreiche Neukompositionen entstand der nautische Schlager als neues Genre. Bekannt wurde das Lied „Seemann, lass das Träumen“ als einer der Hits von Freddy Quinn.

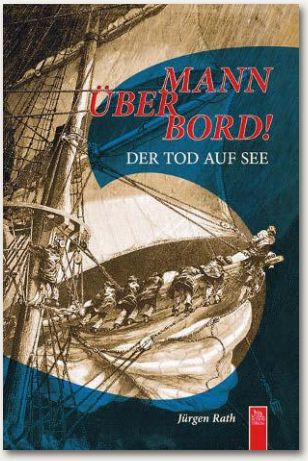
Bis heute ist das Shanty als Seemannslied beliebt, und zahlreiche Shanty-Chöre pflegen seine Tradition. In den letzten Jahren wurden in Deutschland der klassische Yachtsport und das Segeln auf historischen Segelschiffen zunehmend populär. Im Rahmen der großen Segelsportveranstaltungen werden Treffen klassischer Yachten organisiert. Dabei werden auch die historischen Seefahrtstraditionen gepflegt und einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Zahlreiche Konzerte ergänzen das kulturelle Angebot der sportlichen Veranstaltungen – Shanty-und Marine-Chöre locken zahlreiche Zuschauer an. ⚓

**Dr. Elena Romana Gasenzer** studierte Musikpädagogik, Musikwissenschaft und Medizin in Graz und Frankfurt. Zurzeit ist sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Witten-Herdecke tätig. Ihre Forschungsschwerpunkte bilden fachübergreifende Fragestellungen der Medizin und Gehirnforschung im Zusammenhang mit Musik, wozu sie schon reichlich publiziert hat. Sie lebt in Kronberg im Taunus.

Gefährliche Arbeitsplätze auf hoher See

## Eine Hand für sich und eine für das Schiff

Es ist kein Platz für die „romantische Seefahrt“ in Jürgen Raths „Mann über Bord! Der Tod auf See“. Zu gefährlich war das Leben eines Seemanns, der oft nur aus Verzweiflung diesen Beruf erwählt hatte, weil es an Land kaum Alternativen gab. Wer das Donnern der Brandung bei einem Ausflug an der Nordsee noch im Ohr hat, der kann sich gut vorstellen, dass die Arbeit auf einem Segelschiff hoch oben in den Masten kein Zuckerschlecken war. Da schwankte und ruckte es in der Takelage, doch unermüdlich mussten die Matrosen ihrer Arbeit nachgehen, zum Wohle des Schiffes und der Ladung. Wohl jeder hat noch den Spruch „eine Hand für den Seemann, eine Hand für das Schiff“ im Ohr, aber häufig ließen sich die Arbeiten nur in freier Balance ausführen, mit beiden Händen in den Segeln, in der Hoffnung, nicht abzurutschen. Ihre Kraft und Ausdauer halfen ihnen zwar, doch immer wieder fielen Seeleute aus dem Mast ins Wasser und ertranken oder blieben mit zerschmetterten Gliedern an Deck liegen. Damit auch „Landratten“ verstehen, wie und unter welchen Bedingungen diese Unfälle zustande gekommen sind, beschreibt der Autor zunächst die Arbeiten auf Segel- und Dampfschiffen und stellt die verschiedenen Berufsgruppen an Bord vor.




Bei der aufkommenden mondänen Passagierschifffahrt sah die Welt nur den Luxus in der Ausstattung, nicht aber die kaum auszuhaltenden Arbeitsbedingungen der Heizer und Trimmer vor den Dampfkesseln tief unten im Schiffsrumpf, umgeben von einer unmenschlichen Hitze, welche die Feuer ausströmten: „Oben schwimmende Paläste, unten schwimmende Höllen“ war ein geflügeltes Wort an der Küste. Unter diesen Bedingungen blieben Unfälle, oft auch mit tödlichem Ausgang, nicht aus.

Neben den Unfällen wird auch über „Mord an Bord“, der unter diesen abgeschiedenen Verhältnissen selten vorkam, über Selbsttötung und über die medizinische Versorgung an Bord berichtet.

Jürgen Rath, Seemann mit Kapitänspatent und promovierter Historiker, lässt den Leser am Seefahrerleben teilnehmen. Er beschreibt eindrucksvoll, welche Gefahren das Bordleben mit sich brachte, und wertet Zeitzeugenberichte aus. Er erzählt spannend mit breitem historischen und seemännischen Hintergrundwissen von den Ursachen für Unfälle und Todesfälle an Bord. Das lesenswerte Buch ist mit vielen aussagekräftigen zeitgenössischen Fotos und Abbildungen illustriert. Es gibt auch ein informatives Glossar für die Fachbegriffe und ist damit für „Landratten“ ebenfalls sehr geeignet. *Britta Heitmann*

**Jürgen Rath: Mann über Bord!**
**Der Tod auf See.**
**128 Seiten, Sutton Verlag, Erfurt 2012,**
**ISBN 9783954001132**

Kniffliges für kommende und alte Seebären

## Memory für Segelschiffliebhaber

Kinder spielen es mit Leidenschaft, tall ship friends – die Freunde der Großsegler – sowieso, und wenn wir in die Jahre kommen, wo Gedächtnistraining nicht schadet, sind wir mit Ulf Kaacks kniffligem Segelschiff-Memo bestens bedient. Welche Galionsfigur gehört zu welchem Segelschiff? Das ist die Frage, wenn 40 Kärtchen umgedreht auf dem Tisch liegen. Ganz einfach, meint man … mitnichten! Ein unterhaltsamer Rätsel- und Gedächtnisspaß zum Selber-Spielen und ein ausgefallenes Geschenk für kommende und alte Seebären von 9 bis 99 Jahren. *(JMH)*

**Segelschiff-Memo**
**GeraMond Verlag,**
**München 2013,**
**ISBN 9783862457366**

Erste Darstellung des Einsatzes der „Milchkühe“ im Zweiten Weltkrieg

# Neue Erkenntnisse für die U-Boot-Forschung

Axel Urbankes Buch zu den deutschen U-Tankern ist ein Meilenstein der U-Boot-Literatur und ein großer Gewinn für die U-Boot-Forschung. Nach dem bewährten Prinzip der vom Autor herausgegebenen Magazinreihe „U-Boote im Focus“ erhält der Leser anhand zahlreicher, weitgehend unveröffentlichter Fotos, hochwertiger Grafiken sowie Einsatzdetails einen anschaulichen Einblick in die Welt der sogenannten „Milchkühe“.

Dabei überraschen sowohl die Fülle des Fotomaterials als auch die Vielfalt der Motive. Als Quelle geht diese Fotosammlung weit über die titelgebenden U-Tanker hinaus. Ein besonderer Gewinn sind die hervorragend recherchierten Bildbeschriftungen. Mit gezielten Hinweisen schärft der Autor den Blick des Lesers für Details. Das Gleiche gilt für die hochwertigen Zeichnungen der U-Boot-Türme.

Unter den abgebildeten Dokumenten persönlicher Art findet sich das Gästebuch des U-Tankers U 460 – eine besondere Rarität. Im Text werden alle Versorgungsfahrten und weitere wichtige Ereignisse der Unternehmungen der U-Tanker beschrieben und durch Zitate aus den KTBs und anderen Quellen ergänzt. Jede Unternehmung ist anhand einer Karte nachvollziehbar.

Die einzige Kritik an diesem Buch gilt der kurzen Einleitung in das Thema, die mehrere Fehler enthält. Der Verzicht auf Fußnoten ist angesichts der Detailfülle und Zweisprachigkeit (deutsch-englisch) des Buches verständlich. Für weitere Recherchen sind aber im Anhang die Quellen zu jedem U-Boot aufgelistet.

Ein besonderes Highlight ist zudem die dem Buch beiliegende CD. Sie enthält detaillierte Angaben zu allen Versorgungsfahrten einschließlich der Art und Menge der übergebenen Güter, Arztvisiten und des Krankenaustauschs. Nicht nur für U-Boot-Interessierte unbedingt empfehlenswert.

*Kathrin Orth*

**IM SCHAUKELNDEN 3-M-SCHLAUCHBOOT: Zwischen Versorger und Frontboot hin und her. Um das Betanken zu beschleunigen, setzten vom Tanker in der Regel ein Schlauchlotse und ein Dieselmaschinist zum „Kunden“ über. Auch der Bordarzt des U-Tankers kam bei seinen Bordvisiten mit dem Schlauchboot.** Foto: Archiv Luftfahrtverlag-Start

**Axel Urbanke: Die Versorger der „Grauen Wölfe“. Einsatz und Schicksal der deutschen U-Tanker 1941–1944.**
**336 Seiten, 347 Abbildungen, Luftfahrtverlag-Start, 2013, ISBN 9783941437142**

Unbekanntes Kapitel der Verbunkerung Europas

# Bunkerdach für Schnellboote

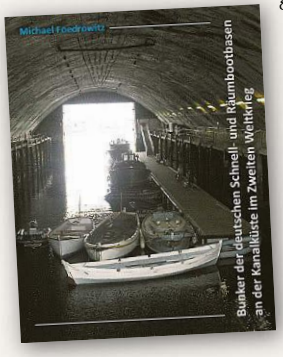
Seit Ende September 1939 bestand im Oberkommando der Kriegsmarine die Absicht, für jedes von Feindfahrt zurückgekehrte U-Boot und Schnellboot einen geschützten Liege-, Ausrüstungs- und Reparaturplatz zu schaffen. Die Spuren des erbitterten Ringens zur See während des Zweiten Weltkrieges sind nicht mehr sichtbar, sie liegen in der Tiefe des Meeres verborgen. Lediglich die massiven Bauwerke, die die wehrlosen Boote in ihren Einsatzhäfen am Kanal und der Atlantikküste vor feindlichen Bomben schützen sollten, zeugen noch heute davon. Sie sind Teil des größten Bauprojekts der Menschheitsgeschichte, der Verbunkerung Europas im Zweiten Weltkrieg, dessen Spuren selbst aus dem All noch deutlich sichtbar sind.

Der Historiker Michael Foedrowitz, der sich bereits durch mehrere Veröffentlichungen zu den Luftschutz- und Luftverteidigungsbauten auf diesem Gebiet einen Namen gemacht hat, schließt mit seiner Darstellung der Bunker der deutschen Schnell- und Räumbootbasen eine Lücke. Im Gegensatz zu den U-Booten führten Schnell- und Räumboote einen unspektakulären und daher weitgehend unbeachteten Krieg. Dementsprechend gering ist das Dokumentations- und Forschungsinteresse an den für sie errichteten Schutzbauten. Erschwerend kommt die äußerst dürftige Quellenlage hinzu.

Foedrowitz hat sich davon nicht entmutigen lassen. Mit einem außerordentlichen Recherche- und Reiseaufwand ist es ihm gelungen, eine Gesamtdarstellung zu diesem Thema zu schaffen. Dabei belässt er es nicht bei einer bauhistorischen Betrachtung, sondern er verliert nie den historischen Kontext aus den Augen.

Sein Text ist nicht nur sehr informativ, sondern auch gut lesbar und traktiert den Leser nicht mit zu vielen technischen Details. Beeindruckend ist die Fülle an Illustrationen, seien es zeitgenössische Fotos, Pläne, Faksimiles von Dokumenten oder überwiegend vom Autor selbst gemachte Aufnahmen aus unseren Tagen. Ein Anhang sowie ein Quellen- und Literaturverzeichnis runden die Darstellung ab. Das Buch darf zu Recht einen Platz unter den Standardwerken zu den deutschen Marinegroßbauten beanspruchen.

*Jan Heitmann*




**Michael Foedrowitz: Bunker der deutschen Schnell- und Räumbootbasen an der Kanalküste im Zweiten Weltkrieg.**
**328 Seiten, gebunden, Silvertant Erfgoedprojekten, Valkenburg (NL) 2012, ISBN 9789081785310**

Seit 14. April in der Nydamhalle auf Schloss Gottorf

# Germanenboot im Ausstellungsglanz

Seit 1859 gräbt der Lehrer und Archäologe Conrad Engelhardt rund 25 Kilometer nördlich von Flensburg im Nydam Moor. Vier Jahre später die Sensation: Am 17. August 1863 entdeckt Engelhardt ein großes Eichenboot, lässt es bergen, innerhalb weniger Monate gelingen ihm die Konservierung der Holzteile und der Wiederaufbau. Zum ersten Mal in der Geschichte der nordeuropäischen Archäologie war es möglich, ein vorgeschichtliches hochseetaugliches Schiff zu untersuchen. Dann jedoch bricht der Deutsch-Dänische Krieg aus, für das Nydamboot beginnt eine lang andauernde Odyssee, bis es schließlich im Frühjahr 1947 auf der Schleswiger Schlossinsel seinen heutigen Platz findet.

So gut erhalten ist kein zweites Langboot aus der Zeit der Germanen. Sein imposanter Gesamteindruck macht das Nydamboot seit Jahrzehnten zu einem der Highlight-Exponate im Archäologischen Landesmuseum auf der Schleswiger Museumsinsel. Weil es zugleich aber seit seiner Entdeckung immer wieder zu Diskussionen zwischen Deutschen und Dänen über den rechtmäßigen Verbleib des 1863 im Königreich Dänemark gefundenen Bootes kam und archäologische Ausgrabungen in den 1990er-Jahren weitere Schiffsteile zutage förderten, lohnt 150 Jahre nach der Auffindung der Blick zurück auf die faszinierende Geschichte des etwa 1700 Jahre alten Schiffs.

In Kooperation mit dem Museum Sønderjylland/Archäologie Hadersleben sowie der Nydam Bootsgilde (Sønderborg/Sottrupskov) haben das Archäologische Landesmuseum und das ebenfalls auf Schloss Gottorf ansässige Zentrum für Skandinavische und Baltische Archäologie (ZBSA) eine große Sonderausstellung zum Nydamboot erarbeitet. Zu sehen ist die Würdigung des Sensationsfundes seit dem 14. April 2013 auf Schloss Gottorf in der Nydamhalle. Auf über 700 Quadratmeter Ausstellungsfläche werden neben der Auffindung und der Bauweise des Bootes die interessante Forschungs- und Rezeptionsgeschichte sowie die Erkenntnisse der neueren Grabungen (1989–1999 und 2011), die wissenschaftliche Bearbeitung des Bootes und die Umstände seiner Versenkung berücksichtigt.

Präsentiert werden neben dem Nydamboot auch weitere originale Teile der Schiffsausrüstung wie ein bereits 1859/62 gefundener und zum Boot gehörender Riemen. Darüber hinaus erfahren die Besucher Details zum Fundplatz, einem ehemaligen See und Opferplatz. Die Bedeutung des Nydambootes in der Schiffsbaugeschichte Nordeuropas wird beleuchtet und die Persönlichkeit Conrad Engelhardts, des Entdeckers dieses einzigartigen Fundes, wird vorgestellt. Die Ausstellung ist komplett in deutscher und dänischer Sprache zu erleben.

**SENSATIONSFUND VON 1863: Lehrer und Archäologe Conrad Engelhardt gräbt im Nydam Moor ein germanisches Eichenboot aus und lässt es konservieren.** Foto: Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloss Gottorf

**SONDERAUSSTELLUNG**
**Nydamboot/Nydambåden**
**14. April bis 31. Oktober 2013, täglich ab 10 Uhr**
**www.schloss-gottorf.de**

Ehrungen im 100. Todesjahr

# Stephan-Jantzen-Jahr in Rostock

Er war ein perfekter Seemann und ein hoch geachteter, vielfach ausgezeichneter Held, der bis heute, hundert Jahre nach seinem Tode, im Gedächtnis der Hansestadt Rostock fest verwurzelt ist und nach wie vor von den Menschen dort als großes Vorbild verehrt wird: der Warnemünder Kapitän und Lotsenkommandeur Stephan Jantzen. Die Bürgerschaft der Stadt hat 2013 zum Stephan-Jantzen-Jahr ausgerufen, das in vielfältiger Weise begangen wird.

Stephan Jacob Heinrich Jantzen kam am 20. Juli 1832 in Warnemünde zur Welt. Sein Vater war Lotsenbote, also Verbindungsmann zwischen dem Lotsenkommandeur und dem diensthabenden Lotsen, dessen Befehlsübermittler und Helfer. Rostock hatte bereits seit Anfang des 18. Jahrhunderts mit der ersten Lotsenordnung von 1729 ein funktionierendes Lotsenwesen. Und das war nötig, weil die Einfahrt in den Alten Strom und der weitere Weg auf der Warnow in den Stadthafen sehr kompliziert gewesen sind. Zeitweilig waren bis zu 100 Lotsen verpflichtet.

Der Lotsenkapitän war somit als Chef aller Lotsen eine hohe Amtsperson, die nicht nur Kontroll- und Aufsichtspflichten hatte, sondern auch die Gesetze und Ordnungen durchsetzen musste, wobei er auch Bußgelder und sogar Haftstrafen verhängen durfte.

Stephan Jantzen ging mit 14 Jahren zur See. Im Jahre 1856 erwarb er das Patent eines Kapitäns auf großer Fahrt. Bald darauf übernahm er die 38 Meter lange Bark JOHANNES KEPPLER. Seine junge Frau Marie, die er zwei Jahre zuvor geheiratet hatte, ging mit ihm auf Reisen. Im Alter von nur 37 Jahren (vorgeschrieben war ein Mindestalter von 40 Jahren) wurde Stephan Jantzen zum Lotsenkommandeur berufen. Sicherlich hat dazu die spektakuläre Rettungsaktion von 14 Seeleuten der portugiesischen Bark ONCEICA im Juni 1863 beigetragen. In den folgenden Jahren leitete Jantzen 13 Rettungseinsätze, wobei es gelang, mehr als 80 Menschen vor dem sicheren nassen Tod zu bewahren.

Am 19. Juli 2013 jährt sich zum 100. Mal der Todestag von Stephan Jantzen. An den Lotsenkommandeur erinnert heute der „Stephan-Jantzen-Ring“ in Rostock, und im Laufe des Jahres wird mit einigen Feierlichkeiten des großen Bürgers der Stadt gedacht.

*Robert Rosentreter*

**IM GEDENKEN: Rostock würdigt seinen großen Bürger Stephan Jantzen (1832–1913).** Foto: Sammlung Rosentreter

Modellbau der Extraklasse

# H.M.S. WARSPITE aus Polystyrol und Ätzteilen

**13. April 1940: Das Schlachtschiff H.M.S. WARSPITE greift Einheiten der Kriegsmarine in Narvik an. Ein bitteres Kapitel in der deutschen Seekriegsgeschichte. Jetzt ist die WARSPITE wieder da – im Format 1:350** Von Jörg-M. Hormann

**GEPIMPT:** Spitzen-Modell der WARSPITE im Maßstab 1:350 mit aufwendiger Detaillierung.

Foto: Frank Spahr

Die misslungene Eroberung des strategisch wichtigen Erzhafens im Handstreich hoch im norwegischen Norden war ein verlustreiches Kapitel für die Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg. Unersetzbare zehn Zerstörer, zusammengeschossen oder selbst versenkt sowie krisenartige Entwicklungen im Kampfgeschehen um Narvik sind die Erinnerung. Auch und besonders verbunden mit dem Name H.M.S. WARSPITE. Allein schon deshalb erzeugt ein Modellbausatz des Schlachtschiffes besondere Aufmerksamkeit bei Marineinteressierten und erst recht bei versierten Modellbauern.

Ein neu herausgekommener Spritzgussbausatz der koreanischen Firma „Academy" ermöglicht den Bau des legendären Veteranen des Ersten Weltkrieges mit reichlichen Feuerproben im Zweiten Weltkrieg. Spannend ist dies in der Kombination mit einem 1:350-Detailbausatz der WARSPITE von Pontos.

Das fertige Diorama zeigt die WARSPITE, wie sie, ruhig im Meer liegend, an einer Tonne festgemacht wird. In einem ersten Schritt wurde daher zunächst eine Basis aus Styrodur zurechtgeschnitten, in die der Schiffsrumpf seinen Platz fand. Es folgte Detailarbeit an Deck und den Aufbauten, die nach der Anleitung des äußerst umfangreichen Detailbausatzes ausgeführt wurde. Nach dem Grundieren und einer dezenten Alterung konnte endlich das Deckaufgebracht werden. Auch dieses stammt aus dem Detailbausatz, der zudem eine Unzahl an Ätzteilen sowie sämtliche Rohrwaffen und Masten aufweist, um aus dem Modell einen atemberaubenden Hingucker jenseits der Standardausführung zu machen.

Zu den kniffligeren Schritten gehört es, die kleinen Flakgeschütze und die Takelung anzubringen. Doch ist dies geschafft, kann der Rumpf schließlich fest in der Basis fixiert werden – der »Stapellauf« beim Modellbau! ⚓

**ModellFan** Schiffsmodelle und vieles mehr bietet jeden Monat neu ModellFan, die führende deutschsprachige Modellbauzeitschrift.

Auszeichnung für erfolgreichen Luftschiff-Führer

# Ein Marinedolch als Kaisergeschenk

**August 1918: Das letzte Gefecht zwischen mit Wasserstoff gefüllten Zeppelinen und Brandmunition feuernden Flugzeugen vor der englischen Küste wird dem „Führer der Luftschiffe“ zum Verhängnis.** Von Michael Blenhorst

Fünf in Nordholz bei Cuxhaven aufgestiegene Zeppeline steuern in rund 5000 Meter Höhe über der Nordsee Richtung Cromer, einem Badeort an der Küste von Norfolk. In dieser Nacht des 5. August 1918 erfüllt sich das Schicksal des Führers der Luftschiffe (F.d.L.). Fregattenkapitän Peter Strasser (1876–1918) führt den Angriff persönlich von Bord des Luftschiffes L70, das mit 20 Mann Besatzung unter dem Kommando von Kapitänleutnant Johannes von Lossnitzer zu den gerade in Dienst gestellten Neubauten der Marine-Luftschiff Abteilung gehört.

Zwei Doppeldecker vom neuen Typ Airco D.H. 4 des Royal Flying Corps fliegen ihren Angriff mit Brandmunition gegen das Führerluftschiff, und es passiert das, was ein englischer Jagdflieger in einem Erlebnisbericht für die Presse berichtet: „(...) während ich feuerte, bemerkte ich, wie das Luftschiff innen rot erglühte wie ein riesenhafter Lampion, und dann schlug eine Flamme aus dem Vorderteil und bestätigte mir, dass es in Brand gesetzt war. 60 Meter schoss das Luftschiff hoch, stand still und kam stehend auf mich zu, bevor ich Zeit hatte, aus dem Weg zu gehen. Ich machte mit allen Mitteln einen Sturzflug, (...) als der Zeppelin fauchend wie ein Hochofen hinter mir vorbeischoss. Ich richtete meine Maschine auf und beobachtete, wie das Luftschiff mit einem Funkenregen in die See stürzte.“ Es gibt keine Überlebenden. Vom beobachteten Tod ihres F.d.L und ihrer Kameraden erschüttert, werfen die übrigen Besatzungen die Bombenlast über der See ab und kehren zu ihren Luftschiffplätzen zurück.

## Kaiserliche Auszeichnung

Knapp ein Jahr davor, am 30. August 1917, besucht der Chef der Hochseeflotte der Kaiserlichen Marine, Admiral Scheer (1863–1928), Fregattenkapitän Peter Strasser auf dem Luftschiffplatz Ahlhorn. Kaiser Wilhelm II. hat seinem F.d.L. den Orden „Pour le Mérite“ verliehen, und der Flottenchef wird ihn überreichen.

Scheer selbst hat Strasser für die höchste preußische Tapferkeitsauszeichnung vorgeschlagen. In seiner Begründung schreibt er, „(...) unbekümmert um Ansichten und Meinungen Außenstehender hat er zäh an seinem Ziel festgehalten. Er hat die Waffe rein durch seine persönliche Einwirkung auf den Stand der Angriffsfähigkeit gebracht (...) kein neuer Verlust, keine durch die feindliche Abwehr immer gefährlicher werdende Aufgabe hat den unentwegten Angriffsgeist der Besatzungen brechen können. Das ist der Einwirkung und dem rücksichtslosen Einsetzen der eigenen Person des Führers zu verdanken!“.

**EDLE BLANKWAFFE:** **Geschenk Kaiser Wilhelm II. an Peter Strasser mit in Gold eingelegtem Luftschiff und Widmung „Dem tapferen Strasser“ auf der Fehlschärfe.** Foto: Auktionshaus Hermann Historica

Nach der Auszeichnung für seine Tapferkeit bekommt Peter Strasser noch einen ganz besonderen Gunstbeweis des Kaisers zugestellt. Zivilisten überreicht Wilhelm II. gern Schmuckkleinode in Form von Krawattennadeln oder Damenspangen als diamantenverziertes Kaisermonogramm, wenn sie solche Geschenke in seinem Sinne verdient hatten. Bei den Militärs ist seine Majestät martialischer. Besonders edel gefertigte und verzierte blanke Waffen als Dolch oder Säbel sind das kaiserliche Zeichen besonderer Aufmerksamkeit und Gunst. „Dem tapferen Strasser" in Goldschrift neben der goldenen Silhouette eines Luftschiffes ziert die Fehlschärfe der Klinge aus Damaszener Stahl des kaiserlichen Marinedolches für Peter Strasser.

## Besonderer Gunstbeweis

Das Geschenk mit goldener, kaiserlicher Chiffre „W II" über der Ritterhelmmarke des Herstellers WK&C auf der Reversseite der Klingenfehlschärfe ist 38 Zentimeter lang. Weyersberg, Kirschbaum & Cie. in Solingen ist seit 1883 Hersteller blanker Waffen für das Militär. Versehen mit vergoldetem Knauf und Parier Stange aus Messing und einem Elfenbeingriff mit vergoldeter Silberdrahtwicklung, steckt der Dolch mit gefederter Scheidenverriegelung in einer reich verzierten und vergoldeten Messingscheide.

Die Klinge des Dolches aus Damaszener Stahl unterstreicht die Wertigkeit des Kaisergeschenkes. Übrigens eine ganz alte Herstellung, die aus einer Not entstanden sein soll. Aus Mangel an Stahl schmiedete man seinerzeit in Nordindien Eisenstücke zusammen. In den folgenden Jahrhunderten entwickelte das Schmiedehandwerk um Damaskus herum höchste Vollkommenheit in der Kunst des Schmiedens von Damaszener Stahlklingen, ein Stahl, der durch inniges Verschweißen harter und weicher Stahlarten mit mehrmaligem Ausschmieden entsteht. Die Zeichnungen im Damaszener Stahl erzeugt Beize in einem Säurebad, mit dem die glatt geschliffene Klinge behandelt wird. Die Beize färbt die Fasern der verschiedenen Stahlarten hell und dunkel.

**KLEIN GAMALT UND FEIN ZISELIERT: Medaillon-Malerei mit Peter Strasser und Pour le Mérite im vergoldeten Rahmen rankender Rosen.** Foto: Auktionshaus Hermann Historica

## Eine Geschichte für sich

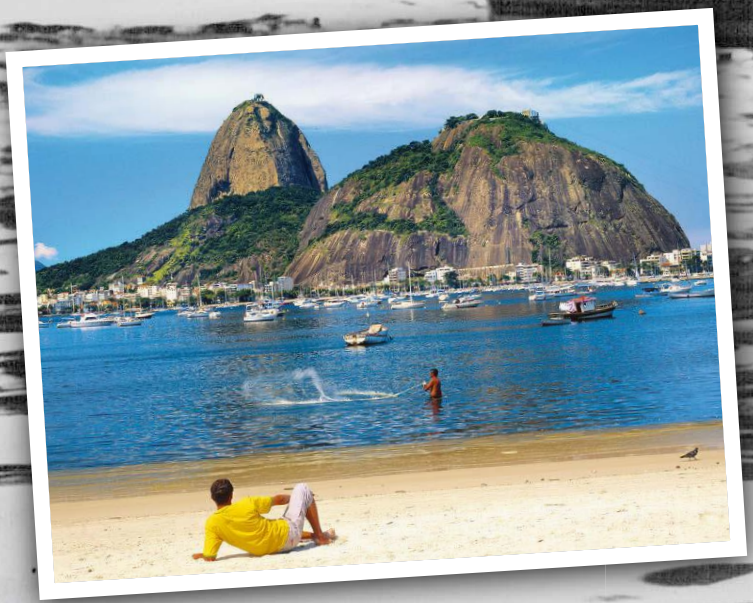
Zur historischen Herkunft der Marinedolche als Seitenwaffe der Offiziere deutscher Marinen äußert sich Wolfgang Janke vom Marinebekleidungsamt Kiel im Jahr 1939: „In allen Marinestaaten Europas hatte sich vom Ende des 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts aus Zweckmäßigkeitsgründen bei den Seeoffizieren der Brauch herausgebildet, neben dem Marinesäbel einen kurzen Dolch zu tragen. In der durch Initiative des Prinzen Adalbert von Preußen 1848 aufgestellten und überwiegend nach englischem Vorbild organisierten königlich preußischen Marine wurde ein Dolch als etatmäßige Seitenwaffe neben dem Säbel eingeführt …"

Von 1848 bis zum Ende der Volksmarine der DDR trugen deutsche Marineoffiziere zum Ausgang-, Parade- und Gesellschaftsanzug ihren vorgeschriebenen Offiziersdolch mit den jeweiligen politischen Insignien ihrer politischen Epoche. Bei Peter Strassers Ehrendolch ziert die vergoldete Kaiserkrone den Griffknauf, und das silberne Portepee, geflochten nach der Art eines Webleinenstegs, ist rot-schwarz durchwirkt.

**PERSON** Peter Strasser, Führer der Luftschiffe von 1913–1918

1894 ist der 1876 in Hannover geborene Peter Strasser Kadett der Kaiserlichen Marine an den Marine-Infanterieschulen in Kiel und Wilhelmshaven. 1897 zum Leutnant zur See befördert, wird er nach seiner Artillerieausbildung Erster Artillerieoffizier auf dem Linienschiff S.M.S. MECKLENBURG. Am 27. September 1913 ernennt Kaiser Wilhelm II. den gerade zum Fregattenkapitän beförderten Strasser zum Führer der Luftschiffe (F.d.L.) der Kaiserlichen Marine. Gemeinsam mit Hugo Eckener forciert er die Ausbildung der Luftschiffbesatzungen und den Einsatz der neuen Waffe am Himmel. Im August 1915, ein Jahr nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, beginnen die ersten Luftangriffe der Marine-Luftschiffe auf das englische Festland. Sie enden mit dem Abschuss des Luftschiffes L70 und dem Tod des F.d.L. Anfang August 1918 während des letzten Geschwader-Angriffes Deutscher Zeppeline.

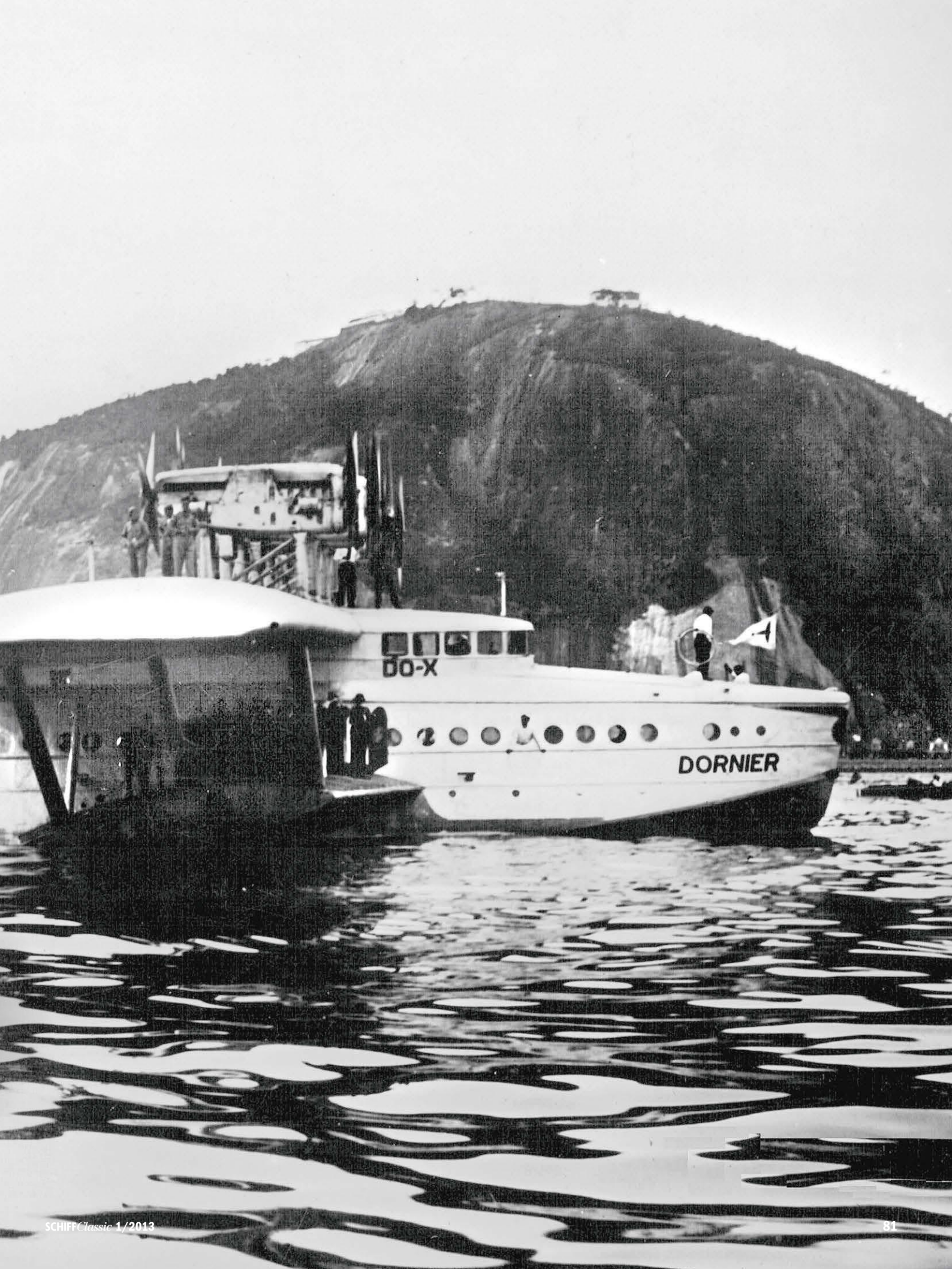
**Fregattenkapitän Peter Strasser etwa 1917.** Foto: picture-alliance/akg



## RIO DE JANEIRO, 20. JUNI 1931

**Genau um 12 Uhr an diesem Sonnabendmittag wassert die Dornier Do X in der Bucht von Botafogo. Die Hauptstadt-Brasilianer und die Deutschen in Rio bereiten dem Flugschiff und seiner Besatzung nach der spektakulären Überquerung des Südatlantiks einen grandiosen Empfang. Dichtgedrängt stehen jubelnde Menschen am Strand von Botafogo. Dieser Strand ist heute noch genauso feinsandig wie damals. Und was ist anders? Rio ist nicht mehr Brasiliens Hauptstadt. Ein Yachthafen und die dezente Bebauung unterhalb des „Zuckerhuts“ lassen vermuten, dass es sich jetzt um eine feinere Gegend der Millionenmetropole handelt. Die Do X gibt es schon seit 68 Jahren nicht mehr.**

Fotos: Muderti, Sammlung Jörg-M. Hormann, picture-alliance/Bildagentur Huber


DO-X
DORNIER

## Treibende Wracks auf hoher See

**Frühjahr 2013:** Herrenlos, ohne Signallicht und voller Ratten treibt das russische Kreuzfahrtschiff LYOBOW ORLOWA auf dem Atlantik Richtung Europa. Geisterschiffe gab es zu allen Zeiten der Seefahrt, und immer war und ist niemand verantwortlich. Die Gefahr und der Umgang mit ihr – gestern und heute.

## „Hat der Präsident mein Gemälde noch gesehen?“

**23. Juni 1963:** US Präsident John F. Kennedy besucht Deutschland. Auch der Marinemaler Claus Bergen ist von dem ehemaligen Schnellbootkommandanten begeistert und schickt ein großes Gemälde nach Washington. Fünf Monate später, nach dem Attentat von Dallas, harrt er auf Antwort auf seine Frage an das „Weiße Haus“.

## Führungskrise bei der Kriegsmarine

**Mai 1939:** Zwischen Großadmiral Raeder und seinem Flottenchef Generaladmiral Hermann Boehm kommt es zum Streit darüber, wie die Kriegsmarine geführt werden soll. Über diese Frage wird einer den Kürzeren ziehen. Eine Analyse.

## Außerdem im nächsten Heft:

**Schicksal eines Traditionsseglers:** CARTHAGINIAN II vom Kleinod zur Augenweide für Fische und Taucher. **Unterm roten Adler:** Die königlich preußischen Schiffe des Benjamin Raule. Viele weitere Beiträge in den Rubriken **Panorama maritim, Schiff & Zeit, Maritime Technik und Landgang.**

**Die nächste Ausgabe von SCHIFFClassic erscheint am 12. August 2013**

Fotos: picture-alliance/dpa; Gerhard Dominick; Sammlung Eberhard Kliem



Nr. 1 | 1/2013 | Juni, Juli, August | 1. Jahrgang

SCHIFFClassic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 77 | 41. Jahrgang
**Internet: www.schiff-classic.de**

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

**Redaktionsanschrift**
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

**Redaktion** Jörg-M. Hormann (Verantw. Redakteur), Stefan Krüger (Volontär), Markus Wunderlich (Redaktionsleiter)
**Redaktionsbeauftragter der DGSM** H. Peter Bunks
**Ständige Mitarbeiter** Eberhard Kliem, Frank Müller, Kathrin Orth M.A.
**Layout** Ralph Hellberg

**Leserservice**
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

**Gesamtanzeigenleitung**
Helmut Kramer
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.270
helmut.kramer@verlagshaus.de
**Anzeigenleitung**
Helmut Gassner
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.520
helmut.gassner@verlagshaus.de
**Anzeigenverkauf und Disposition**
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 20 vom 1.1.2013.
**Litho** ludwigmedia, Zell am See, Österreich
**Druck** Stürtz, Würzburg
**Verlag** GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a,
80797 München
www.geramond.de

GeraMond

**Geschäftsführung** Clemens Hahn, Carsten Leininger
**Herstellungsleitung Zeitschriften** Sandra Kho
**Vertriebsleitung Zeitschriften** Dr. Regine Hahn
**Vertrieb/Auslieferung** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
**Im selben Verlag erscheinen außerdem:**

Clausewitz · Modell Fan · FLUGZEUG CLASSIC · AutoClassic · TraktorClassic · STRASSENBAHN MAGAZIN · BAHN EXTRA · LOK Magazin

**Preise** Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
**Erscheinen und Bezug** SCHIFF CLASSIC erscheint viermal jährlich. Sie erhalten SCHIFF CLASSIC in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

© 2013 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Jörg-M. Hormann; verantwortlich für die Anzeigen: Helmut Kramer, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF CLASSIC veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!
Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

# Gewaltige Technik.

www.geramond.de

Die Nachtjäger und Bomber der deutschen Luftwaffe: Der mit authentischen Schwarz-Weiß-Aufnahmen, detaillierten Zeichnungen und ausführlichen Datentabellen reich illustrierte Band erläutert Konstruktion und Entwicklung, Flugverhalten und Technik, Einsätze, Tarnschemen, Markierungen und Bezeichnungen von Henschel, Junkers, Focke-Wulf, Heinkel und Dornier. Ein faszinierender und profunder Überblick über die Kampfflugzeuge der Jahre 1935 bis 1945.

192 Seiten · ca. 320 Abb. · 19,3 x 26,1 cm
€ [A] 15,40
sFr. 21,90 **€ 14,95**
ISBN 978-3-86245-326-9

Pioniergeist, Innovationen, Technikeuphorie: Die Geschichte der zivilen und militärischen Luftfahrt 1933 – 1945 kompetent erzählt und üppig bebildert.

144 Seiten · ca. 200 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 15,40
sFr. 21,90 **€ 14,95**
ISBN 978-3-86245-307-8

Alle Kampfflugzeuge, Transporter und Hubschrauber der Luftwaffe seit 1955: Dargestellt in ausführlichen Porträts und mit hochwertigen Aufnahmen.

144 Seiten · ca. 220 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 25,70
sFr. 34,90 **€ 24,95**
ISBN 978-3-86245-325-2

Sie waren die Elite der deutschen Luftwaffe: Authentische Porträts und Fotografien erzählen von den legendären Jagdfliegern des Zweiten Weltkriegs.

224 Seiten · ca. 70 Abb.
14,3 x 22,3 cm
€ [A] 23,70
sFr. 32,90 **€ 22,99**
ISBN 978-3-86245-329-0

**Faszination Technik**

GeraMond

*Jetzt online stöbern unter*
**www.geramond.de**
**oder gleich bestellen unter**
**Tel. 0180-532 16 17** (0,14 €/Min.)

# Gefürchtet, gejagt, versenkt

**Ab 27.05. am Kiosk!**

Ab 27.05. am Kiosk oder unter:

**www.clausewitz-magazin.de**